खण्ड-109, अंक-2
मंगलवार, 18 भाद्रपद, शक संवत् 1874
(9 सितम्बर, 1952 ई0)

उत्तर प्रदेश विधान सभा

की

कार्यवाही

(अधिकृत विवरण)

खण्ड 109 में 6 अंक है

उत्तर प्रदेश विधान सभा सचिवालय (कार्यवाही अनुभाग) द्वारा प्रकाशित

मुद्रक:

निदेशक, राजकीय मुद्रण एवं लेखन सामग्री, इलाहबाद , उत्तर प्रदेश (भारत)

१९५२

मूल्य : बिना महसूल 25 पैसे, महसूल सहित 31 पैसे |

वार्षिक चन्दा : बिना महसूल 10 रुपये, महसूल सहित 12 रुपये |

विधान पुस्तकालय
१६ अगस्त १९५८
उत्तर प्रदेश

उत्तर प्रदेश विधान सभा

मंगलवार ९ सितम्बर, १९५२

विधान सभा की बैठक सभा-मंडप, लखनऊ, में ११ बजे दिन में अध्यक्ष श्री आत्माराम गोविन्द खेर, की अध्यक्षता में आरम्भ हुई।

उपस्थित सदस्यों की सूची (३६७)

अजीज इमाम, श्री
अतहर हुसैन ख्वाजा, श्री
अनन्तस्वरूप सिंह, श्री
अब्दुल मुईज ख़ां, श्री
अब्दुल रऊफ़ ख़ां, श्री
अमरेशचन्द्र पांडेय, श्री
अमृतनाथ मिश्र, श्री
अवधशरण वर्मा, श्री
अवधेशचन्द्र सिंह, श्री
अशरफ अली ख़ां, श्री
आर्थर ग्राइस, श्री
आशालता व्यास, श्रीमती
इरतजा हुसैन, श्री
इसराऊल हक, श्री
इस्तफा हुसैन, श्री
उमाशंकर, श्री
उमाशंकर तिवारी, श्री
उमाशंकर मिश्र, श्री
उल्फत सिंह चौहान निर्भय, श्री
ऐजाज रसूल, श्री
कन्हैयालाल वाल्मीकि, श्री
कमलासिंह, श्री
कमाल अहमद रिजवी, श्री
करण सिंह यादव, श्री
करन सिंह, श्री
कल्याण राय, श्री
कामताप्रसाद विद्यार्थी, श्री
कालीचरण टंडन, श्री
काशीप्रसाद पांडेय, श्री
किन्दरलाल, श्री
किशनस्वरूप भटनागर, श्री
कुंवरकृष्ण वर्मा, श्री
कृष्णचन्द्र गुप्त, श्री
कृष्णचन्द्र शर्मा, श्री
कृष्णशरण आर्य, श्री
केवल सिंह, श्री
केशव गुप्त, श्री
केशव पांडेय, श्री
केशवराम, श्री
खुशीराम, श्री
खूबसिंह, श्री
गंगाधर, श्री
गंगाधर जाटव, श्री
गंगाधर शर्मा, श्री
गंगाप्रसाद, श्री
गंगाप्रसाद सिंह, श्री
गजेन्द्र सिंह, श्री
गज्जूराम, श्री
गणेशचन्द्र काछी, श्री
गणेशप्रसाद जायसवाल, श्री
गणेशप्रसाद पांडेय, श्री
गिरजारमण शुक्ल, श्री
गिरधारीलाल, श्री
गुप्तार सिंह, श्री
गुरुप्रसाद पांडेय, श्री
गुरुप्रसाद सिंह, श्री
गुलजार, श्री
गेंदा सिंह, श्री
गोपीनाथ दीक्षित, श्री
गोवर्धन तिवारी, श्री
गोविन्द बल्लभ पंत, श्री
गौरीराम, श्री
घनश्याम दास, श्री
घासीराम जाटव, श्री
चतुर्भुज शर्मा, श्री
चन्द्रपाल बाजपेयी, श्री
चन्द्रभानु गुप्त, श्री
चन्द्रभानु शरण सिंह, श्री
चन्द्रवती, श्रीमती
चन्द्र सिंह रावत, श्री

चन्द्रहास, श्री
चरण सिंह, श्री
चिरंजीलाल जाटव, श्री
चिरंजीलाल पालीवाल, श्री
चुन्नीलाल सगर, श्री
छेदालाल, श्री
छेदालाल चौधरी, श्री
जगतनारायण, श्री
जगदीशप्रसाद, श्री
जगनप्रसाद रावत, श्री
जगन्नाथ प्रसाद, श्री
जगन्नाथ बख्श दास, श्री
जगन्नाथ मल्ल, श्री
जगन्नाथ सिंह, श्री
जगपति सिंह, श्री
जगमोहन सिंह नेगी, श्री
जटाशंकर शुक्ल, श्री
जयपाल सिंह, श्री
जयराम वर्मा, श्री
जवाहरलाल, श्री
जवाहरलाल रोहतगी, डाक्टर
जुगलकिशोर, श्री
जोरावर वर्मा, श्री
झारखंडेराय, श्री
टीकाराम, श्री
डल्लाराम, श्री
डालचन्द, श्री
ताराचन्द माहेश्वरी, श्री
तिरमल सिंह, श्री
तुलसीराम, श्री
तुलाराम, श्री
तुलाराम रावत, श्री
तेजप्रताप सिंह, श्री
तेजबहादुर, श्री
तेजा सिंह, श्री
त्रिलोकीनाथ कौल, श्री
दयालदास भगत, श्री
दर्शनराम, श्री
दलबहादुर सिंह, श्री
दाऊदयाल खन्ना, श्री
दाताराम, श्री
दीनदयालु शर्मा, श्री
दीनदयालु शास्त्री, श्री
दीपनारायण वर्मा, श्री
देवकीनन्दन विभव, श्री
देवदत्त मिश्र, श्री
देवदत्त शर्मा, श्री
देवनन्दन शुक्ल, श्री
देवमूर्ति राम, श्री
देवराम, श्री
देवेन्द्र प्रताप नारायण सिंह, श्री
द्वारिका प्रसाद मित्तल, श्री
द्वारका प्रसाद मौर्य, श्री
द्वारिका प्रसाद पांडेय, श्री
धनुषधारी पांडेय, श्री
धर्म सिंह, श्री
धर्मदत्त वैद्य, श्री
नत्थूसिंह, श्री
नन्दकुमार देव वाशिष्ट, श्री
नरदेव शास्त्री, श्री
नरेन्द्र सिंह विष्ट, श्री
नरोत्तम सिंह, श्री
नवलकिशोर, श्री
नागेश्वर द्विवेदी, श्री
नाजिम अली, श्री
नारायणदत्त तिवारी, श्री
नारायणदास, श्री
नारायणदीन, श्री
नेकराम शर्मा, श्री
नेत्रपाल सिंह, श्री
नौरंगलाल, श्री
परमानन्द सिन्हा, श्री
परमेश्वरी राम, श्री
परिपूर्णानन्द वर्मा, श्री
पहलवान सिंह चौधरी, श्री
पातीराम, श्री
पुत्तूलाल, श्री
पुद्दनराम, श्री
पुलिनबिहारी बनर्जी, श्री
प्रकाशवती सूद, श्रीमती
प्रतिपाल सिंह, श्री
प्रभाकर शुक्ल, श्री
प्रभुदयाल, श्री
प्रेमकिशन खन्ना, श्री
फजलुल हक़, श्री
फतेहसिंह राणा, श्री
फूलसिंह, श्री
बद्रीनारायण मिश्र, श्री
बनारसीदास, श्री
बलदेव सिंह, श्री

बलदेव सिंह आर्य, श्री
बलबीर सिंह, श्री
बलभद्र प्रसाद शुक्ल, श्री
बलवन्त सिंह, श्री
बशीर अहमद हकीम, श्री
बसन्तलाल, श्री
बसन्तलाल शर्मा, श्री
बाबूनन्दन, श्री
बाबूराम गुप्त, श्री
बाबूलाल कुसुमेश, श्री
विशम्भर सिंह, श्री
बेचनराम, श्री
बेचनराम गुप्त, श्री
बेनी सिंह, श्री
बैजनाथ प्रसाद सिंह, श्री
बैजूराम, श्री
ब्रह्मदत्त दीक्षित, श्री
भगवती प्रसाद शुक्ल, श्री (प्रतापगढ़)
भगवती प्रसाद शुक्ल, श्री (बाराबंकी)
भगवानदीन मिश्र, श्री
भगवानदीन वाल्मीकि, श्री
भगवानसहाय, श्री
भीमसेन, श्री
भुवरजी, श्री
भूपाल सिंह खाती, श्री
भृगुनाथ चतुर्वेदी, श्री
भोला सिंह यादव, श्री
मकसूद आलम खां, श्री
मंगलाप्रसाद, श्री
मथुराप्रसाद त्रिपाठी, श्री
मथुराप्रसाद पांडेय, श्री
मदनगोपाल वैद्य, श्री
मदनमोहन उपाध्याय, श्री
मन्नीलाल गुरुदेव, श्री
महमूद अली खां, श्री (रामपुर)
महमूद अली खां, श्री (सहारनपुर)
महाराज सिंह, श्री
महाबीर प्रसाद शुक्ल, श्री
महाबीर प्रसाद श्रीवास्तव, श्री
महीलाल, श्री
मान्धाता सिंह, श्री
मिजाजीलाल, श्री
मिहरबान सिंह, श्री
मुनीन्द्रपाल सिंह, श्री
मुन्नूलाल, श्री
मुरलीधर कुरील, श्री
मुश्ताक़ अली खां, श्री
मुहम्मद अब्दुल लतीफ़, श्री
मुहम्मद अब्दुस्समद, श्री
मुहम्मद इब्राहीम, श्री हाफिज
मुहम्मद नसीर, श्री
मुहम्मद मंजूरुल नबी, श्री
मुहम्मद शाहिद फाखरी, श्री
मोहनलाल, श्री
मोहन सिंह, श्री
मोहन सिंह शाक्य, श्री
यमुना सिंह, श्री
यशोदादेवी, श्रीमती
रघुनाथ प्रसाद, श्री
रघुराज सिंह, श्री
रघुबीर सिंह, श्री
रणंजय सिंह कुंवर, श्री
रतनलाल जैन, श्री
रमेशचन्द्र शर्मा, श्री
रमेश वर्मा, श्री
राघवेन्द्र प्रताप सिंह, राजा
राजकिशोर राव, श्री
राजकुमार शर्मा, श्री
राजदेव उपाध्याय, श्री
राजनारायण, श्री
राजनारायण सिंह, श्री
राजबंशी, श्री
राजाराम, श्री
राजाराम किसान, श्री
राजाराम मिश्र, श्री
राजाराम शर्मा, श्री
राधाकृष्ण अग्रवाल, श्री
राधामोहन सिंह, श्री
रामअधार तिवारी, श्री
रामअधीन सिंह यादव, श्री
रामअनन्त पांडेय, श्री
रामअवध सिंह, श्री
रामकिंकर, श्री
रामकुमार शास्त्री, श्री
रामगुलाम सिंह, श्री
रामचन्द्र विकल, श्री
रामचरण लाल गंगवार, श्री
रामजीलाल सहायक, श्री
रामजी सहाय, श्री
रामदास आर्य, श्री

रामदास रविदास, श्री
रामदुलारे मिश्र, श्री
रामनरेश शुक्ल, श्री
रामनारायण त्रिपाठी, श्री
रामप्रसाद, श्री
रामप्रसाद देशमुख, श्री
रामप्रसाद नौटियाल, श्री
रामप्रसाद सिंह, श्री
रामबली मिश्र, श्री
रामभजन मिश्र, श्री
राममूर्ति, श्री
रामरतन प्रसाद, श्री
रामराज शुक्ल, श्री
रामलखन मिश्र, श्री
रामलाल, श्री
रामबचन यादव, श्री
रामशंकर द्विवेदी, श्री
रामशंकर रविदासी, श्री
रामसनेही भारतीय, श्री
रामसहाय शर्मा, श्री
रामसुन्दर पांडेय, श्री
रामसुन्दर राम, श्री
रामसुभग वर्मा, श्री
रामसुमेर, श्री
रामस्वरूप, श्री
रामस्वरूप गुप्त, श्री
रामस्वरूप भारतीय, श्री
रामस्वरूप मिश्र विशारद, श्री
रामहरख यादव, श्री
रामहेत सिंह, श्री
रामेश्वरप्रसाद, श्री
लक्ष्मण दत्त भट्ट, श्री
लक्ष्मण राव कदम, श्री
लक्ष्मीदेवी, श्रीमती
लक्ष्मीशंकर यादव, श्री
लताफत हुसैन, श्री
लालबहादुर सिंह, श्री
लालबहादुर सिंह कश्यप, श्री
लोलाधर अष्ठाना, श्री
लुत्फ़ अली खां, श्री
लेखराज सिंह, श्री
बंशीदास धनगर, श्री
बंशीधर मिश्र, श्री
बशिष्ठनारायण शर्मा, श्री
वसी नकवी, श्री

वासुदेव प्रसाद मिश्र, श्री
विजयशंकर प्रसाद, श्री
विद्यावती राठौर, श्रीमती
विश्वनाथ सिंह गौतम, श्री
विशम्भरनाथ पांडेय, श्री
बिष्णुदयाल वर्मा, श्री
वीरसेन, श्री
वीरेन्द्रनाथ सिंह, श्री
वीरेन्द्रपति यादव, श्री
वीरेंद्रशाह राजा, श्री
व्रजरानी मिश्र, श्रीमती
व्रजवासीलाल, श्री
व्रजबिहारी मिश्र, श्री
ब्रजबिहारी मेहरोत्रा, श्री
शंकरलाल, श्री
शम्भूनाथ चतुर्वेदी, श्री
शांतिप्रपन्न शर्मा, श्री
शिवकुमार मिश्र, श्री
शिवकुमार शर्मा, श्री
शिवनारायण, श्री
शिवपूजन राय, श्री
शिवप्रसाद, श्री
शिवमंगल, श्री
शिवमंगल सिंह कपूर, श्री
शिवराजबली सिंह, श्री
शिवराम पाड़ेय, श्री
शिवराम राय, श्री
शिववक्ष सिंह राठौर, श्री
शिवबचन राय, श्री
शिवशरण लाल श्रीवास्तव, श्री
शिवस्वरूप सिंह, श्री
शुकदेव प्रसाद, श्री
शुगनचन्द्र, श्री
श्याम मनोहर मिश्र, श्री
श्यामलाल, श्री
श्यामाचरण बाजपेयी शास्त्री, श्री
श्री चन्द्र, श्री
श्रीनाथ भार्गव, श्री
श्रीनाथ राम, श्री
श्रीपति सहाय, श्री
सईद जहां मखफी शेरवानी, श्रीमती
सच्चिदानन्द नाथ त्रिपाठी, श्री
सज्जनदेवी महनोत, श्रीमती
सत्यनारायण दत्त, श्री
सत्यसिंह शरण, श्री

सत्यानन्द, श्री
सम्पूर्णानन्द, डाक्टर
सवित्री देवी, श्रीमती
सियाराम गंगवार, श्री
सियाराम चौधरी, श्री
सीताराम, डाक्टर
सीताराम शुक्ल, श्री
सुन्दरलाल, श्री
सुखजूराम, श्री
सुरेन्द्रदत्त बाजपेयी, श्री
सुरेशप्रकाश सिंह, श्री
सुल्तान आलम खां, श्री
सूर्य्यप्रसाद अवस्थी, श्री
सूर्य्यबली पांडेय, श्री

सेवाराम, श्री
हबीबुर्रहमान अंसारी, श्री
हबीबुर्रहमान खां हकीम, श्री
हमीद खां, श्री
हरख्याल सिंह, श्री
हरगोबिन्द सिंह, श्री
हरदयाल सिंह पिपल, श्री
हरदेव सिंह, श्री
हरसहाय गुप्त, श्री
हरिप्रसाद, श्री
हरिश्चन्द्र अष्ठाना, श्री
हरिश्चन्द्र बाजपेयी, श्री
हुकुम सिंह, श्री

विधान सभा

प्रश्नोत्तर

अल्पसूचित तारांकित प्रश्न

नये कौंसिलर्स रेजिडेंस में बन्दरों से सदस्यों को काट

*१--**श्री भगवान सहाय** (जिला शाहजहांपुर)---क्या सरकार को इस बात का पता है कि नये कौंसिलर्स रेजिडेंस में बन्दरों द्वारा सदस्यों का बहुत नुकसान होता रहता है ?

वित्त मंत्री (श्री हाफिज मुहम्मद इब्राहीम)---जी हां । सरकार को पता है कि नये कौंसिलर्स रेजिडेंस में बन्दरों ने कुछ नुकसान पहुंचाया है ।

श्री रामकुमार शास्त्री (जिला बस्ती)---क्या सरकार को मालूम है कि इन बन्दरों ने किसी माननीय सदस्य के कुर्ते में से २०० रु० उठाकर के फेंक दिया था और उसका पता नहीं लगा ?

श्री हाफिज मुहम्मद इब्राहीम---कम से कम गवर्नमेंट ने ऐसा सुना नहीं ।

श्री नेकराम शर्मा (जिला अलीगढ़)---क्या सरकार बतलाने की कृपा करेगी कि इन बन्दरों ने क्या-क्या नुक्सान किया है और कितने मूल्य तक का अब तक नुक्सान हो गया है ?

श्री हाफिज मुहम्मद इब्राहीम---ऐसी कोई फेहरिस्त तो गवर्नमेंट के पास नहीं है, न नुक्सान होने वाले बराबर इत्तला देते रहते हैं कि आज यह नुक्सान हुआ, आज यह हुआ ।

*२--**श्री भगवान सहाय**---क्या यह सही है कि इस बात की शिकायत कुछ सदस्यों ने स्टेट आफिस को लिखी पर अभी तक कोई ध्यान इस ओर नहीं दिया गया ?

श्री हाफिज मुहम्मद इब्राहीम---जी हां, कुछ सदस्यों की शिकायत स्टेट आफिस में आई थी । इस मामले में म्युनिसिपल बोर्ड को लिखा गया था । बोर्ड ने बन्दरों को पकड़वाने और उन्हें शहर के बाहर भिजवाने की एक योजना चालू की थी । यह योजना अधिक खर्चीली और बेकार साबित हुई क्योंकि बन्दरों की तादाद फिर जल्दी ही बढ़ गई । इसलिये बोर्ड को यह योजना बन्द कर देनी पड़ी ।

श्री भगवान सहाय---क्या माननीय मंत्री जी यह बतलाने की कृपा करेंगे कि म्युनिसिपल बोर्ड को बन्दर पकड़वाने के लिये कब लिखा गया था ?

श्री हाफिज मुहम्मद इब्राहीम---उसकी तारीख तो इस वक्त मेरे पास नहीं है ।

श्री भगवान सहाय---क्या माननीय मंत्री जी यह बताने की कृपा करेंगे कि कौंसिलर्स रेजिडेंस से म्युनिसिपल बोर्ड ने कोई बन्दर पकड़वाये ?

श्री हाफिज मुहम्मद इब्राहीम---बन्दर इस साल शहर में पकड़े गये और उस तरफ से जहां से वह आते होंगे वहां जरूर पकड़वाये होंगे ।

श्री रामकुमार शास्त्री---क्या सरकार मेहरबानी करके बतलायेगी कि जो शिकायत दी गयी थी वह लिखित शिकायत थी ?

श्री हाफिज मुहम्मद इब्राहीम---बन्दरों के नुक्सान पहुंचाने की ?

श्री रामकुमार शास्त्री---जी हां ।

श्री हाफिज मुहम्मद इब्राहीम---गालिबन तहरीरी शिकायत थी।

*३---**श्री भगवान सहाय**---क्या सरकार बतायेगी कि इस मसले को हल करने का उसने क्या निश्चय किया है?

श्री हाफिज मुहम्मद इब्राहीम---इस मसले को हल करने के लिये कौन सी मुनासिब कार्रवाही की जाय इस पर सरकार विचार कर रही है।

श्री सीताराम शुक्ल (जिला बस्ती)---क्या सरकार कृपा करके बतलायेगी कि इनके गिरफ्तार करने के मसले पर विचार करने में कितना समय लगेगा?

श्री हाफिज मुहम्मद इब्राहीम---जवाब में यह नहीं कहा गया कि इनको गिरफ्तार करने के मसले पर विचार हो रहा है।

तारांकित प्रश्न

*१-२---**श्री परिपूर्णानन्द वर्मा** (जिला गोरखपुर) (अनुपस्थित)---[देखिये आगे पृष्ठ ११७-११८ पर]

आगरा जिले की ऐत्मादपुर फिरोजाबाद तहसील में ट्यूब वेल की आवश्यकता

*३---**श्री उल्फत सिंह चौहान निर्भय** (जिला आगरा)---क्या सिंचाई मंत्री को यह विदित है कि आगरा जिले के खंदौली स्थान से ऐत्मादपुर फिरोजाबाद तहसील में होती हुई जल-विद्युत (हाइड्रोएलेक्ट्रिक) की लाइन आगे शिकोहाबाद को चली गयी है, पर इस सूखे इलाके में सिंचाई के लिये उसका कोई उपयोग नहीं हो रहा है?

सूचना मंत्री (श्री कमलापति त्रिपाठी)---इटावा से शिकोहाबाद-टूंडला तथा अहमदपुर होती हुई खंडौली को एक विद्युत लाइन जाती है। सिंचाई के लिये इसका कोई उपयोग नहीं किया जा रहा है। इस लाइन का उपयोग टूंडला और इटावा नगरों को बिजली देने में हो रहा है। यह लाइन आगरा-अलीगढ़ लाइन की एक शाख है और आगरा-अलीगढ़ लाइन पहले से ही अत्यधिक भार से पूर्ण है।

*४---**श्री उल्फत सिंह चौहान निर्भय**---क्या सरकार इस क्षेत्र में जहां कि नहर की सुविधा नहीं है नलकूप (ट्यूब वेल) बनाने पर विचार करेगी? यदि हां, तो कब तक?

श्री कमलापति त्रिपाठी---आगरा जिले के उपरोक्त क्षेत्र में नलकूप बनाने की कोई योजना नहीं है। परन्तु हिन्द-अमरीकी वैज्ञानिक सहकारिता प्रशासन कार्यक्रम (Indo-U. S. Technical Co-operation Administrative programme) से सम्बंधित ९९५ नलकूपों की योजना के अन्तर्गत ३५ नलकूप इटावा और शिकोहाबाद के बीच के क्षेत्र में बनाने का आयोजन है और इन नलकूपों के निर्माण का कार्य जल्द ही प्रारम्भ किया जायगा।

श्री उल्फत सिंह चौहान निर्भय---क्या सरकार यह बताने की कृपा करेगी कि आगरा जिले के सूखे क्षेत्र में नलकूप न बनाने का क्या कारण है?

श्री कमलापति त्रिपाठी---कोई खास कारण नहीं है। नलकूप एक निश्चित योजना के अनुसार बन रहे हैं और सरकार के पास जैसे साधन होते हैं वैसे नलकूप बनते जा रहे हैं। आगरे के सूखे क्षेत्र का प्रश्न भी सरकार के विचाराधीन है।

*५---**श्री देवकीनन्दन विभव** (जिला आगरा)---[७ अक्तूबर, १९५२, के लिये स्थगित किया गया।]

*६---**श्री देवकीनन्दन विभव**---[११ सितम्बर, १९५२, के लिये स्थगित किया गया।]

*७-८---**श्री गंगा प्रसाद** (जिला गोंडा)---[२३ सितम्बर, १९५२, के लिये स्थगित किये गये।]

*६-१०---श्री उमाशंकर (जिला आजमगढ़)---[१४ अक्तूबर, १६५२, के लिये स्थगित किये गये।]

*११-१३---श्री वीरेन्द्र वर्मा (जिला मुजफ्फरनगर) (अनुपस्थित)---[देखिये आगे पृष्ठ ११८-११६ पर।]

*१४---श्री जगपति सिंह (जिला बांदा)---[१५ सितम्बर, १६५२, के लिये संख्या ६२ के अन्तर्गत स्थानान्तरित किया गया।]

नौतनवा क्षेत्र के नहर कर्मचारियों के विरुद्ध शिकायत

*१५---श्री राम अवध सिंह (जिला गोरखपुर)---क्या यह सत्य है कि नौतनवाँ क्षेत्र में डंडा व रोहिणी नदी से संबंधित नहर कर्मचारियों द्वारा की जाने वाली ज्यादतियों की शिकायत सरकार के पास जिला कांग्रेस कमेटी, गोरखपुर, ने प्रस्ताव के रूप में भेजी थी? यदि, हां तो उस पर क्या कार्यवाही हुई?

श्री कमलापति त्रिपाठी---ऐसा कोई प्रस्ताव तो नहीं प्राप्त हुआ, किन्तु सदस्य महोदय का एक पत्र दिनांक १२-१-५२ जो उन्होंने जिला कांग्रेस कमेटी, गोरखपुर, के प्रधान मंत्री की हैसियत से इस संबंध में मुख्य मंत्री महोदय को लिखा था जरूर प्राप्त हुआ था। उक्त पत्र में जो शिकायत की गयी थी उस पर विभाग ने उचित जांच करायी थी।

डंडा नदी से नहर निकालने के लिये बांध की आवश्यकता

*१६---**श्री राम अवध सिंह**---क्या सरकार यह बताने की कृपा करेगी कि डंडा नदी से निकलने वाली नहर में पानी लाने के लिये डंडा नदी में बांध बनाया गया है? यदि नहीं, तो सरकार इस के संबंध में क्या कार्रवाई कर रही है?

श्री कमलापति त्रिपाठी---डंडा नदी से निकलने वाली नहर में पानी लाने के लिये प्रतिवर्ष डंडा नदी पर वर्षा ऋतु के अन्त में एक कच्चा बांध बनाया जाता है। इसके निर्माण के लिये इस वर्ष भी चीफ़ इंजीनियर, सिंचन शाखा, को आदेश दे दिया गया है।

बहराइच-जरवल रोड पर स्थित कुछ पुलों का पुनर्निर्माण

*१७---**श्री सियाराम चौधरी** (जिला बहराइच)---क्या सरकार यह बताने की कृपा करेगी कि बहराइच-जरवल रोड पर कैसरगंज-जरवल के बीच कितने पुल पी० डब्ल्यू० डी० विभाग द्वारा बनाये गये थे और कितना धन व्यय हुआ था?

निर्माण उपमंत्री (श्री चतुर्भुज शर्मा)---कोई पुल पी० डब्ल्यू० डी० विभाग द्वारा नहीं बनाया गया था इसलिये धन व्यय का प्रश्न ही नहीं उठता।

*१८---**श्री सियाराम चौधरी**---क्या सरकार कृपया बतलायेगी कि उन पुलों की अब क्या दशा है?

श्री चतुर्भुज शर्मा---इन पुलों की वर्तमान स्थिति ठीक है। केवल २६ मील वाला पुल सन् १६४६ को बहिया में बह गया था।

*१६---**श्री सियाराम चौधरी**---क्या सरकार उन पुलों का पुनः निर्माण करायेगी? यदि हां, तो कब तक?

श्री चतुर्भुज शर्मा---२६ मील वाले पुल के पुनः निर्माण पर सरकार विचार कर रही है। अध्यक्ष महोदय, मैं आपकी आज्ञा से कह दूं कि गलती से २८ छप गया है जवाब में, मगर वह २६ ही है।

श्री सियाराम चौधरी---क्या सरकार बताने की कृपा करेगी कि मील नम्बर २६ में जो पुल गिर गया है यह किस विभाग द्वारा बनाया गया था?

श्री चतुर्भुज शर्मा––जिस समय यह सड़क ली गई थी तो पहले सब के सब पुल बने हुये थे और शायद डिस्ट्रिक्ट बोर्ड द्वारा ही वह बनवाये गये थे ।

श्री सियाराम चौधरी––क्या निर्माण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि यह पुल सन् १९४० के बाद में बनवाया गया है ?

निर्माण मंत्री श्री गिरधारी लाल)––इसकी कोई इत्तिला नहीं है ।

अलीगढ़ जिले का मद्य-निषेध योजना में सम्मिलित किया जाना

*२०––**श्री हरदयाल सिंह पिपल** (जिला अलीगढ़)––क्या सरकार यह बतलाने की कृपा करेगी कि वह जिला अलीगढ़ को मद्य-निषेध योजना में शामिल करने का विचार रखती है ?

श्री हाफिज मुहम्मद इब्राहीम––इस माली साल में सरकार का कोई ऐसा विचार नहीं है ।

श्री हरदयाल सिंह पिपल ––क्या माननीय मंत्री जी यह बताने की कृपा करेंगे कि किन कारणों से अलीगढ़ जिले को मद्य-निषेध योजना में शामिल करने का विचार नहीं है ।

श्री हाफिज मुहम्मद इब्राहीम––इसलिये नहीं है कि अलीगढ़ के चारों तरफ जो जिले हैं उनमें सिर्फ़ दो जिले इस वक्त ड्राई हैं और बाकी नहीं हैं । जब तक बाक़ी भी नहीं होंगे उस वक्त तक वहां पर यह काम कामयाब नहीं होगा ।

श्री बलवन्त सिंह (जिला मुजफ्फरनगर)––क्या इस बजट के साल में सरकार किसी और जिले को मद्य-निषेध के लिये रखेगी ?

श्री हाफिज मुहम्मद इब्राहीम––जी नहीं ।

*२१––**श्री पुत्तूलाल** (जिला आगरा) (अनुपस्थित)––[देखिये आगे पृष्ठ ११९ पर ।]

*२२–२३–**श्री खुशी राम** (जिला अल्मोड़ा)––[१७ सितम्बर, १९५२, के लिये संख्या ४८–४९ के अन्तर्गत स्थानान्तरित किये गये ।]

अहरोरा रोड पर तारकोल के पीपे

*२४––**श्री राजकुमार शर्मा** (जिला मिर्जापुर)––क्या सरकार को यह मालूम है कि अहरोरा रोड पर तारकोल (अलकतरा) के पीपे १० मील की सड़क पर सालों से पड़े हैं और पीपे फूट कर अलकतरा बह कर नुक्सान हो रहा है ? क्या वह सड़क तारकोल की नहीं बनेगी ? यदि नहीं, तो वह अलकतरा वहां से क्यों नहीं हटाया गया ?

श्री चतुर्भुज शर्मा––

भाग १––जी नहीं । सब पीपे सुरक्षित रूप से रख दिये गये हैं ।

भाग २––आर्थिक-स्थिति ठीक होने पर इस सड़क को तारकोल की बनाने का विचार किया जायगा ।

श्री राजकुमार शर्मा––क्या सरकार को पता है कि कितने दिनों के बाद यह पीपे सड़क से हटाये गये ?

श्री चतुर्भुज शर्मा––विभाग को जब इत्तिला मिली कि उसमें कुछ गड़बड़ी है तब कुछ पीपे दूसरी जगह के लिये हटा दिये गये । जब आदमी मिले तब उनको हटा दिया गया ।

श्री राजकुमार शर्मा——क्या सरकार को पता है कि अभी सड़क पर पीपे पड़े हुये हैं और तारकोल बह रहा है ?

श्री गिरधारी लाल——वहां पर तारकोल बह नहीं रहा है। जैसा कि सवाल के जवाब में बतलाया गया है, जितना तारकोल है सब सुरक्षित रखा गया है। इसके अलावा और कोई विशेष बात नहीं है।

श्री नेक राम शर्मा——क्या माननीय मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि यह तारकोल के पीपे वहां पर क्यों भेजे गये थे और वे वहां पर कितने दिनों से पड़े हुये हैं ?

श्री गिरधारी लाल——उस वक्त जैसा कि रोड प्रोग्राम के पहले फेज में बजट के मौके पर बतलाया गया था कि बहुत सी सड़कों को पक्का और पेण्ट करने का इरादा था और यह भी उसी में से एक सड़क थी। पेन्ट करने के लिये वहां पर तारकोल भेजा गया था। उसके बाद आर्थिक संकट और कठिनाई आने की वजह से सब के सब प्रोग्राम जहां के तहां रोकने पड़े। इसकी वजह से यह सड़क भी अधूरी छोड़ दी गयी और वहां पर जितना तारकोल था उसका पूरा इस्तेमाल नहीं किया गया।

मिर्जापुर की चुनार तहसील में बाढ़ के कारण बांधों को क्षति

*२५——**श्री राजकुमार शर्मा**——क्या सरकार को पता है कि जिला मिर्जापुर के चुनार तहसील के भुइली परगने में गत जून मास में भीषण बाढ़ आ गयी थी और उससे डवंक, भड़ेवल, डोहरी आदि ग्रामों के किसानों के सिंचाई के बांध टूट कर समाप्त हो गये हैं? यदि हां, तो सरकार किसानों के बांध बनाने में क्या सहायता करेगी ?

श्री कमलापति त्रिपाठी——जी हां। दिनांक २० व २१ जून, सन् १९५२ को क्रमशः ४ व ७.५ इंचों की वर्षा के कारण चुनार तहसील के भुइली परगने मे सभी ड्रेनजों में यकायक बाढ़ आ गई थी, जिसके कारण कुछ बंधों जिनको कि काश्तकारान ने खुद बनवाया था क्षति पहुंची है।

२——जिन काश्तकारों के बांध टूट गये हैं उन्हें उनके पुनर्निर्माण के लिये तकावी मिल सकती है। इसके लिये काश्तकारों को आवेदन-पत्र जिलाधीश को देने चाहिये।

श्री राजकुमार शर्मा——क्या सरकार उन किसानों को सहायता के रूप में अलावा तकावी के आर्थिक सहायता नहीं करेगी ?

श्री कमलापति त्रिपाठी——तकावी तो मैं समझता हूं आर्थिक सहायता ही है।

गाजीपुर में सुनहरिया और असांव तालों से नहर निकालने की योजना

*२६——**श्री भोलासिंह यादव** (जिला गाजीपुर)——क्या सरकार बतलाने की कृपा करेगी कि गाजीपुर के जमुनिया परगने में सुनहरिया और असांव ताल से कोई नहर बनाने की योजना सरकार ने प्रारम्भ की थी ? यदि हां, तो अब तक उसमें क्या प्रगति हुई ?

श्री कमलापति त्रिपाठी——जी नहीं। अलबत्ता इन तालों से एक ड्रेन निकालने की एक योजना गत वर्ष बनायी गयी थी पर काश्तकारों के विरोध से इस पर काम शुरू न हो सका था। अब इसके भूमि के नक्शे तैयार कर लिये गये हैं और काम भी शुरू हो चुका है आशा है कि काम शीघ्र ही समाप्त होगा।

मिर्जापुर की राबर्ट्सगंज तहसील में बुलडोजर की रखवाली

*२७——**श्री रामस्वरूप** (जिला मिर्जापुर)——क्या सरकार को मालूम है कि जिला मिर्जापुर के राबर्ट्सगंज तहसील में राबर्ट्सगंज-दुद्धी रोड पर ग्राम पटवध तथा ग्राम सलखन के बीच एक बुलडोजर निष्क्रिय रूप में महीनों पड़ा रहा और उस की रखवाली के लिये ४५ रु० प्रति मास वेतन का एक चौकीदार रक्खा गया था ?

श्री चतुर्भुज शर्मा--भाग १--जी हां ।

भाग २--केवल कुछ समय के लिये ।

श्री रामस्वरूप--क्या माननीय मंत्री जी यह बतलायेंगे कि वह बुलडोजर कितने महीनों तक वहां पड़ा रहा था ?

श्री चतुर्भुज शर्मा--कई महीने पड़ा रहा, ठीक संख्या अभी नहीं मालूम हो सकी ।

*२८--**श्री रामस्वरूप**--क्या सरकार कृपा कर बतायेगी कि इस बुलडोजर की रखवाली में कितना रुपया व्यय हुआ और इसे प्रधान कार्यालय में क्यों नहीं लाया जा सका ?

श्री चतुर्भुज शर्मा--लगभग १०० रुपया । इसको खींचकर लाने का प्रबंध जिस समय हो सका उसी समय इसको प्रधान कार्यालय में पहुंचा दिया गया ।

पी० डब्लू० डी० कालोनी राबर्टस्गंज को अंधड़ से क्षति

*२९--**श्री रामस्वरूप**--क्या सरकार को मालूम है कि पी० डब्लू० डी० कालोनी राबर्टस्गंज, जिला मिर्जापुर जो कच्ची ईंट तथा टट्टरों से बनी थी एक अंधड़ में उड़ गई ?

श्री गिरधारी लाल--जी हां । कुछ क्वार्टरों के छत पर पड़ी हुई सीमेंट की चादरें उड़ गईं ।

श्री रामस्वरूप--क्या माननीय मंत्री जी यह बतलाने की कृपा करेंगे कि उन क्वार्टरों की दीवारे भी गिर गई थीं ?

श्री गिरधारी लाल--जी हां ।

श्री रामस्वरूप--क्या माननीय मंत्री बतलायेंगे कि उन दीवारों की मरम्मत पर कितना व्यय हुआ ?

श्री गिरधारी लाल--वह टेम्परेरी अरेन्जमेंट था जो कि ऐसे कामों के लिये मजदूरों के लिये कर दिया जाता है । शेड वगैरह उनके लिये डाल दिया जाता है । इसी तरह के यह क्वार्टर थे और उनकी छतें उड़ गई थीं और बाद में रख दी गईं, कोई विशेष खर्चा नहीं पड़ा ।

*३०--**श्री तिरमल सिंह** (जिला एटा) (अनुपस्थित)--[देखिये आगे पृष्ठ ११९ पर ।]

ग्राम करोड़ी, जिला मुजफ्फरनगर, में नहर विभाग द्वारा गंदे नाले के पुल का निर्माण

*३१--**श्री श्रीचन्द** (जिला मुजफ्फरनगर)--क्या सरकार यह बताने की कृपा करेगी कि ग्राम करोड़ी परगना शामली, जिला मुजफ्फरनगर, में गंदे नाले का पुल बनवाने में नहर विभाग ने कितना और किस मद से रुपया खर्च किया ?

श्री कमलापति त्रिपाठी--नहर विभाग की ओर से करोड़ी ग्राम में नाले पर पुल बनवाने में कोई व्यय नहीं किया गया । जो कुछ व्यय हुआ, वह कोआपरेटिव डेवलपमेंट यूनियन शामली ने किया ।

श्री श्रीचन्द--क्या माननीय मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि यह पुल नहर विभाग के निरीक्षण में बना या कोआपरेटिव डेवलेपमेंट के निरीक्षण में ?

श्री कमलापति त्रिपाठी--कोआपरेटिव डेवलपमेंट यूनियन ने इस पुल को बनाया, वह हमारे विभाग के द्वारा बनाया, उन्हींके निरीक्षण में बना ।

श्री श्रीचन्द––क्या माननीय मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि कितना रुपया इस पुल के बनाने मे व्यय हुआ ?

श्री कमलापति त्रिपाठी––६,००५ रुपये।

श्री श्रीचन्द––क्या माननीय मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि यदि नहर विभाग की ओर से निरीक्षण के लिये कोई व्यक्ति नियुक्त किया गया तो उसके लिये क्या व्यय हुआ ?

श्री कमलापति त्रिपाठी––इसके लिये तो सूचना चाहिये।

श्री बलवन्त सिंह––क्या माननीय मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगी कि नहर विभाग ने कोई निरीक्षण चार्जेज इस पुल के लिये लिये ?

श्री कमलापति त्रिपाठी––मैंने कहा इसके लिये सूचना चाहिये।

*३२–३३––**श्रीमती लक्ष्मी देवी** (जिला हरदोई)––[१५ सितम्बर, १९५२ के लिये संख्या ७१-५२ के अन्तर्गत स्थानान्तरित किये गये।]

*३४–३६––**श्री नन्दकुमार देव वाशिष्ठ** (जिला अलीगढ़)––[७ अक्तबर १९५२, के लिये स्थगित किये गये।]

*३७–३८––**श्री पुत्तूलाल** (अनुपस्थित)––[देखिये आगे पृष्ठ १२० पर।]

*३९–४०––**श्री द्वारिका प्रसाद पांडेय** (जिला गोरखपुर)––[७ अक्तबर, १९५२ के लिये स्थगित किये गये।]

गोरखपुर जिले में ट्यूब-वेल निर्माण

*४१––**श्री द्वारिका प्रसाद पांडेय** (जिला गोरखपुर)––क्या सरकार यह बताने की कृपा करेगी कि गोरखपुर जिले में जो ट्यूबवेल दिये गये हैं उनकी निश्चित संख्या क्या है और वे किन-किन स्थानों में कितने-कितने की संख्या में लगाये जाने वाले हैं ?

श्री कमलापति त्रिपाठी––पन्द्रह वर्षीय योजना के अन्तर्गत गोरखपुर जिले में ३५८ नलकूपों के निर्माण का आयोजन है। इनमें से प्रथम पांच वर्षों में ६५ नलकूप बनेंगे। यह ६५ कुयें सदर तथा महराजगंज तहसील में बनाये जावेंगे। इनका ठीक-ठीक वितरण तथा स्थितिकरण विस्तृत जांच-पड़ताल हो जाने के बाद निश्चित किया जायगा।

श्री द्वारिका प्रसाद पांडेय––क्या माननीय मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि कितने नलकूप तैयार हो जायेंगे और उनमें कितनी भूमि सींची जा सकेगी ?

श्री कमलापति त्रिपाठी––मैंने निवेदन किया कि ६५ नलकूपों के बनाने की योजना है ५ बर्षों में। यह योजना टेक्निकल कारपोरेशन की सहायता से पूरी होने वाली है और हमारा इरादा यह है कि आगामी दो सालों में इन नलकूपों का निर्माण हम करा दें और एक नलकूप प्राय: ४०० या ४५० एकड़ जमीन सींच सकता है।

इस्टेट आफिसर का काम

*४२––**श्री भगवान सहाय**––क्या सरकार यह बताने की कृपा करेगी कि इस्टेट आफिसर का काम ऐडमिनिस्ट्रेटिव है या इससे कोई वास्ता कंस्ट्रक्शन से भी है? अगर है, तो मौजूदा इस्टेट आफिसर के जमाने में क्या-क्या कंस्ट्रक्शन के काम हुये ?

श्री हाफिज मुहम्मद इब्राहीम––इस्टेट आफिसर का काम ऐडमिनिस्ट्रेटिव है। कंस्ट्रक्शन के काम से उनका कोई वास्ता नहीं है। सवाल का आखिरी हिस्सा पैदा नहीं होता।

श्री भगवान सहाय––क्या माननीय मंत्री जी यह बतलाऐंगे कि मौजूदा इस्टेट आफिसर के पहले जो इस्टेट आफिसर थे उनको इसीलिये हटाया गया था कि यह जगह एक इंजीनियर के लिये मौजूं समझी गई थी ?

श्री हाफिज मुहम्मद इब्राहीम––नहीं यह तो कोई खास बात नहीं थी, वह रिटायर हो रहे थे क्योंकि रिटायर होने का वक्त हो गया था।

श्री भगवान सहाय––क्या माननीय मंत्री जी यह बतलायेंगे कि इससे पहले जो इस्टेट आफिसर साहब थे वह आज भी सेक्रेटेरियट में काम करते हैं और रिटायर नहीं हुये हैं ?

श्री हाफिज मुहम्मद इब्राहीम––इससे पहले जो इस्टेट आफिसर थे वह कोई मुस्तकिल इस्टेट आफिसर नहीं थे। उनसे पहले एक मुस्तकिल आदमी थे जो रिटायर हो गये थे। यह तो दौरान में ऐसे ही काम करते थे।

श्री भगवान सहाय––क्या माननीय मंत्री यह बतलायेंगे कि पुराने इस्टेट आफिसर को हटाकर मौजूदा इस्टेट आफिसर को लाने में रुपया का ज्यादा खर्चा बढ़ गया है ?

श्री हाफिज मुहम्मद इब्राहीम––मेरे ख्याल में तो सिर्फ इतना खर्चा बढ़ा है कि तनख्वाह में कोई फर्क हो और तो कोई खर्चा बढ़ा नहीं है।

*४३––**श्री शिवराम राय** (जिला आजमगढ़)––[१८ सितम्बर, १९५२, के लिये संख्या ३१ के अन्तर्गत स्थानान्तरित किया गया।]

*४४–४५––**श्री राम सहाय शर्मा** (जिला झांसी)––[७ अक्तूबर, १९५२, के लिये स्थगित किये गये।]

कप्तान गंज–राम कोला रोड पर गंडक नदी पर पुल का निर्माण

*४६––**श्री शिव प्रसाद** (जिला देवरिया)––क्या सरकार बतलाने की कृपा करेगी कि देवरिया जिले के अन्तर्गत कप्तानगंज-रामकोला रोड पर गंडक नदी पर जो पुल बनाने की योजना है वह कब तक पूर्ण होगी ?

श्री चतुर्भुज शर्मा––यह बतलाना संभव नहीं है। अनुमान किया जाता है कि निर्माण-कार्य आरम्भ होने के पश्चात् पुल को पूरा करने के लिये लगभग एक साल का समय लगेगा।

श्री शिव प्रसाद––क्या सरकार यह बतलाने की कृपा करेगी कि इस पुल का निर्माण-कार्य कब तक आरम्भ होगा ?

श्री चतुर्भुज शर्मा––जैसा कि अभी बतलाया गया है, कि इसके मंजूर हो जाने पर इसी साल में कार्य प्रारम्भ हो जायगा।

श्री शिव प्रसाद––क्या यह सत्य है कि इस पुल को बनाने का ठेका जिस ठेकेदार को दिया गया था वह कार्य स्थगित कर देने की नीति के कारण ठेकेदार ने ६ हजार रुपया हर्जाने के रूप में वसूल किया है ?

श्री चतुर्भुज शर्मा––इसकी कोई इत्तिला नहीं है।

*४७––**श्री नागेश्वर द्विवेदी** (जिला जौनपुर)––[२३ सितम्बर, १९५२, के लिये स्थगित किया गया।]

जौनपुर जिला बोर्ड को कच्ची सड़कों की मरम्मत के लिये सहायता

*४८—श्री रमेशचन्द्र शर्मा (जिला जौनपुर)—क्या निर्माण मंत्री बतलाने की कृपा करेंगे कि जौनपुर जिले के डिस्ट्रिक्ट बोर्ड से पिछले सालों में जो कच्ची सड़कें ली गयी थीं वे पुनः वापस की जा रही हैं ?

श्री चतुर्भुज शर्मा—जी हां ।

श्री रमेशचन्द्र शर्मा—क्या माननीय मंत्री महोदय यह बतलायेंगे कि यह सड़कें पुनः डिस्ट्रिक्ट बोर्ड को क्यों वापस की जा रही हैं ?

श्री चतुर्भुज शर्मा—अब यह तय है और गवर्नमेंट की पालिसी भी ऐसी है कि डिस्ट्रिक्ट बोर्ड को सड़कें वापस की जायं। उसी के अनुसार यह सड़कें वापस की जा रही हैं।

श्री रमेशचन्द्र शर्मा—क्या माननीय मंत्री जी यह बतलाने की कृपा करेंगे कि इन सड़कों पर सन् १९४९ से ५२ तक कुल कितना व्यय हुआ है ?

श्री चतुर्भुज शर्मा—इसके लिये सूचना की जरूरत है।

*४९—श्री रमेश चन्द्र शर्मा—क्या निर्माण मंत्री बतलाने की कृपा करेंगे कि जो कच्ची सड़कें सरकार बोर्डों को वापस कर रही है, उनके मरम्मत के लिये सरकार द्वारा रुपये की सहायता दी जा रही है ?

श्री चतुर्भुज शर्मा—जी हाँ ।

*५०—श्री रमेशचन्द्र शर्मा—यदि हां, तो जौनपुर जिले को कितना रुपया दिया जा रहा है ?

श्री चतुर्भुज शर्मा—२०,१०० रुपया ।

आनरेरी मैजिस्ट्रेटों को आनरेरियम

*५१—श्रीमती लक्ष्मी देवी—क्या गृह मंत्री बतलाने की कृपा करेंगे कि आनरेरी मैजिस्ट्रेटों को कोई आनरेरियम भी मिलता है ?

श्री हाफिज मुहम्मद इब्राहीम—जी नहीं ।

श्री हरदयाल सिंह पिपल—क्या माननीय मंत्री जी यह बतलाने की कृपा करेंगे कि भविष्य में इन आनरेरी मैजिस्ट्रेटों को आनरेरियम दिया जायगा ?

श्री हाफिज मुहम्मद इब्राहीम—ऐसा तो कोई खयाल सामने नहीं है ।

*५२-५४—श्री रघुवीर सिंह (जिला मेरठ)—[१६ सितम्बर, १९५२, के लिये स्थगित किये गये ।]

बिल्हौर तहसील में नानामऊ-रसूलाबाद रोड निर्माण

*५५—श्रीमती व्रजरानी मिश्र (जिला कानपुर)—क्या सरकार यह बतलाने की कृपा करेगी कि बिल्हौर तहसील के नानामऊ–रसूलाबाद रोड, जिसके कि आज से तीन साल पहले बनवाने की सरकार की स्कीम थी, के संबंध में क्या कार्यवाही की गयी है ? क्या सरकार का उसे पक्का रोड बनवाने का विचार है ? यदि हां, तो कब तक ?

श्री चतुर्भुज शर्मा—प्रथम भाग मिट्टी डालने का कार्य करीब-करीब पूर्ण हो चुका है ।

द्वितीय भाग—जी नहीं ।

*५६-५७—श्री तुलसीराम (ज़िला बदायूं)—[१५ सितम्बर, १९५२, के लिये स्थानान्तरित किये गये ।]

सिधौंली के भट्ठे वालों का ईंटें पाथने के लिये नहर का पानी लेना

*५८—श्री ताराचन्द माहेश्वरी (ज़िला सीतापुर)—क्या सिंचाई मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि मई माह, सन् १९५२, को कोई पत्र सुपरिण्टेंडिंग इंजीनियर, शारदा कैनाल, बरेली डिवीज़न, को इस आशय का प्राप्त हुआ था कि सिधौली के भट्ठे वालों ने नहर के पानी से काफ़ी संख्या में ईंटें कई साल से लगातार पाथी हैं और पाथ रहे हैं ?

श्री कमलापति त्रिपाठी—जी हां ।

श्री ताराचन्द माहेश्वरी—क्या माननीय मंत्री जी यह बतलाने की कृपा करेंगे कि नहर का पानी इस प्रकार से इस्तेमाल करना अनियमित है ?

श्री कमलापति त्रिपाठी—जी हां, नियमित नहीं है ।

श्री ताराचन्द माहेश्वरी—यह जवाब मैं समझ नहीं पाया । मैंने यह पूछा था कि इस प्रकार से नहर का पानी इस्तेमाल करना क्या अनियमित नहीं है ?

श्री कमलापति त्रिपाठी—जी हां, मैंने निवेदन किया कि अनियमित है ।

श्री ताराचन्द माहेश्वरी—क्या यह सत्य है कि नहर के पानी का इस प्रकार से बेजा इस्तेमाल नहर के अधिकारियों की जानकारी में होता रहा ?

श्री कमलापति त्रिपाठी—पिछले समय में इस प्रकार से प्रयोग किया गया । इसकी जानकारी नहर के अधिकारियों को हुई और जिन लोगों ने पानी का ऐसा इस्तेमाल किया था और काम में लाये थे उनसे क़ानूनी तौर पर प्युनिटिव रेट चार्ज किया गया ।

*५९—श्री ताराचन्द माहेश्वरी—क्या उस पत्र में यह भी लिखा था कि ईंटें पाथने के लिये नहर के पानी का इस्तेमाल करने की स्वीकृति ले ली गयी थी ?

श्री कमलापति त्रिपाठी—जी हां ।

*६०—श्री श्रीनिवास (ज़िला अलीगढ़)—[२३ सितम्बर, १९५२, के लिये स्थगित किया गया ।]

झांसी जिले की ठुकुआं पावर हाउस कंस्ट्रक्शन स्कीम

*६१—श्री लक्ष्मणराव कदम (ज़िला झांसी)—क्या सरकार यह बतलाने की कृपा करेगी कि झांसी जिले के ठुकुआं पावर हाउस कंस्ट्रक्शन स्कीम का काम कब शुरू हुआ था? क्या वह अब भी जारी है ?

श्री हाफिज मुहम्मद इब्राहीम—ठुकुआं पावर हाउस योजना की सर्वे का काम १९४८-४९ में शुरू किया गया था परन्तु यह दिसम्बर, १९४९ में बन्द कर दिया गया ।

श्री लक्ष्मण राव कदम—क्या सरकार कृपा करके यह बतलायेगी कि उसने उस योजना को बिल्कुल ड्राप कर दिया है ? अगर हां, तो क्यों ?

श्री हाफिज मुहम्मद इब्राहीम—वहां के लिये एक और योजना माता टीला योजना के नाम से निकल आयी है और उसको उससे बेहतर समझा गया है ।

*६२—श्री लक्ष्मणराव कदम—क्या सरकार यह बतलाने की कृपा करेगी कि उक्त काम में कुल कितना रुपया ख़र्च हुआ ?

श्री हाफिज मुहम्मद इब्राहीम—१६,२४९ रुपया ।

*६३—श्री ब्रजभूषण मिश्र (ज़िला मिर्ज़ापुर) (अनुपस्थित)—[देखिये आगे पृष्ठ १२० पर ।]

पूर्वी जिलों में ट्यूब-वेलों का निर्माण

*६४--**श्री भृगुनाथ चतुर्वेदी** (जिला गोरखपुर)--क्या सरकार कृपा करके यह बतलायेगी कि पंच-वर्षीय योजना के अन्तर्गत पूर्वीय जिलों में कितने ट्यूब वेल इस वर्ष बनेंगे और प्रत्येक जिले में उनकी संख्या क्या होगी ?

श्री कमलापति त्रिपाठी--पंच वर्षीय योजना के अन्तर्गत पूर्वी जिलों में कुल २,००० नलकूप बनाये जाने की योजना है। इनमें से वर्तमान वर्ष में Indo-U.-S. Technical Co-operation Scheme के अन्तर्गत ६५५ नलकूपों और राजकीय आय से २०० नलकूपों का निर्माण-कार्य प्रारम्भ होगा। इन नलकूपों का वितरण इस प्रकार है :--

			नलकूप
देवरिया	..	..	१००
गोरखपुर	..	..	६५
बस्ती	..	..	१३०
फैजाबाद	..	..	१६०
सुलतानपुर	..	..	२००
आजमगढ़	..	..	१००
गाजीपुर	..	..	५०
बलिया	..	..	५०

श्री भृगुनाथ चतुर्वेदी--क्या सरकार कृपा करके बतायेगी कि ६५ नलकूप जो गोरखपुर में बनने वाले हैं इनमें जो बन चुके हैं क्या उनके भी आंकड़े शामिल हैं ?

श्री कमलापति त्रिपाठी--जी नहीं, उसके सिवा यह सब नये हैं।

गोरखपुर जिले की सहजनवा तहसील के क्षेत्र में ट्यूब-वेलों से आबपाशी के लिये पानी न मिलना

*६५--**श्री भृगुनाथ चतुर्वेदी**--क्या सरकार यह बतलाने की कृपा करेगी कि गोरखपुर जिले में सदर तहसील के सहजनवां क़स्बे के क़रीब के क्षेत्र को ट्यूब-वेल से जो उस क्षेत्र में हैं पानी आबपाशी के लिये क्यों नहीं दिया जाता है ?

श्री कमलापति त्रिपाठी--सहजनवां जो राप्ती नदी के दाहिने किनारे पर है उसके आस-पास में कोई सरकारी नलकूप स्थापित नहीं है। सम्पूर्ण गोरखपुर जिले में शीघ्र ही सर्वे करने की आज्ञा दे दी गई है। यह सर्वे हो जाने पर मालूम हो सकेगा कि इस क्षेत्र में नलकूप कहां-कहां बनेंगे।

मेरे पास जो सूचना यह है कि वहां कोई सरकारी नलकूप प्रस्थापित नहीं है।

श्री रामजी सहाय (जिला देवरिया)--क्या सरकार को ज्ञात है कि जो नलकूप बने हैं उनकी गूलें न होने के कारण उनका जल नष्ट हो जाता है ?

श्री कमलापति त्रिपाठी--जी हां, ऐसा है और उनके संबध में व्यवस्था हो रही है।

नल-कूपों का निर्माण तथा उन पर व्यय

*६६--**श्री बाबूराम गुप्त** (जिला एटा)--क्या सरकार यह बतलाने की कृपा करेगी कि इस प्रदेश में सन् १९४६-४७ के अन्त में कुल कितने नलकूप चालू हालत में जारी थे और उसमें सन् १९४७-४८, १९४९-५०, १९५०-५१ और सन् १९५१-५२ में हर साल कितने नलकूप सरकार द्वारा तैयार कराये जाकर चालू हालत में कर दिये गये और उनके द्वारा हर साल सिंचित भूमि के रक़बे में कितनी-कितनी बढ़ोतरी हुई ?

श्री कमलापति त्रिपाठी—१९४६–४७ के अन्त तक २,००२ नलकूप उत्तर प्रदेश में चालू थे। १९४७–४८ से १९५१–५२ तक प्रति वर्ष निम्नांकित अधिक नलकूप चालू किये गये जिनके द्वारा सिंचित भूमि के क्षेत्र इस प्रकार हैं।

वर्ष	संख्या	सिंचित क्षेत्र
१९४७–४८	७४	२९,६०० एकड़
१९४८–४९	७३	२९,२०० ,,
१९४९–५०	७५	२९,६०० ,,
१९५०–५१	११०	३७,३०० ,,
१९५१–५२	८८	३२,३०० ,,

*६७—**श्री बाबूराम गुप्त**—क्या सरकार यह भी बतलाने की कृपा करेगी कि उपरोक्त नलकूपों के निर्माण में कितना-कितना धन हर साल व्यय हुआ है ?

श्री कमलापति त्रिपाठी—उपरोक्त नलकूपों के निर्माण तथा उनसे सम्बंधित अन्य कार्यों, जैसे सड़कें कच्ची व पक्की गूलें तथा साइफनों (syphons) बनाने में निम्नांकित धन व्यय हुआ :

वर्ष	धनराशि
	रुपया
१९४७–४८	१८,३२,०००
१९४८–४९	१८,५५,०००
१९४९–५०	३५,२८,०००
१९५०–५१	४०,०५,०००
१९५१–५२	१९,३२,०००

श्री भगवानदीन मिश्र (जिला बहराइच)—क्या सरकार कृपा कर यह बतलायेगी कि सरकारी तौर से एक नलकूप बनाने में कितना ख़र्च होता है ?

श्री कमलापति त्रिपाठी—ऐसा तो ठीक ठीक पता मुझे नहीं है, यदि माननीय सदस्य को आवश्यकता होगी तो बतला दूंगा लेकिन क़रीब २४ हज़ार के रुपया ख़र्च होता है ।

श्री शिवनारायण (जिला बस्ती)—यह जो कार्पोरेशन के जरिये से ट्यूबवैल्स बनाये जा रहे हैं उनके इन्वेस्टमेंट की पूंजी क्या सरकार की लगेगी या कार्पोरेशन की ?

श्री कमलापति त्रिपाठी—यह रक़म भारत सरकार से ऋण के रूप में मिल रही है ।

श्री भगवान दीन मिश्र—क्या सरकार को मालूम है कि एटा की एक कंपनी के द्वारा १४ हज़ार में नलकूप तैयार कराया जा रहा है ?

श्री कमलापति त्रिपाठी—इसकी सूचना मुझे नहीं है।

*६८—**श्री बाबूराम गुप्त**—क्या सरकार यह भी बतलाने की कृपा करेगी कि पिछले पांच वर्षों में जो उपरोक्त नलकूप लगे हैं वह किस-किस जिले में कितने-कितने लगे हैं ?

श्री कमलापति त्रिपाठी——उपरोक्त पांच वर्षों में (१९४७–४८ से १९५१–५२ तक) जो नलकूप चालू किये गये उनका विवरण इस प्रकार है:——

जिला	१९४७–४८	१९४८–४९	१९४९–५०	१९५०–५१	१९५१–५२	कुल योग
सहारनपुर	..	..	..	१	२	
मुजफ्फरनगर	१३	४	४	२	५	२८
मेरठ	२३	५	४	.	११	४३
बुलन्दशहर	१०	..	१७	४	३	३४
अलीगढ़	१	३६	३३	२	६	९८
एटा	..	१	७	२	..	१०
बिजनौर	२	३	३	३	१५	२६
मुरादाबाद	१०	६	..	३	१०	२९
बदायूं	१५	१८	२	७	७	४९
आजमगढ़	..	..	..	..	२	२
गाजीपुर	..	..	..	..	१	१
बलिया	..	..	..	..	१	१
गोरखपुर	..	..	४	१८	..	२२
देवरिया	..	..	..	१८	१०	२८
बस्ती	..	..	..	३१	१५	४६
कुल योग	७४	७३	७५	११०	८८	४२०

श्री बाबूराम गुप्त——क्या सरकार यह बताने की कृपा करेगी कि एटा जिले में सिंचाई की आवश्यकता अधिक होने पर भी दूसरे जिलों की अपेक्षा इतने कम नलकूप क्यों तैयार किये गये हैं ?

श्री कमलापति त्रिपाठी——एटा में जो नलकूप बने हैं वे बने होंगे । इस वर्ष जो ९९५ नलकूप बनने की योजना है उसमें ९१ नलकूप एटा जिले में बनने वाले हैं । मैं समझता हूं कि वह बहुत सी कमी पूरी करेंगे ।

श्री रामजी सहाय——क्या यह सत्य है कि गूलों के अभाव में जो जल नष्ट होता है उसका भुगतान किसानों से लिया जाता है ?

श्री कमलापति त्रिपाठी——यह प्रश्न समझ में नहीं आया क्योंकि किसानों से वही भुगतान लिया जाता है जो पानी वह लेते हैं । यह समझ में नहीं आया कि गूलों में जो व्यर्थ जल जाता है उसका भुगतान उनसे कैसे लिया जाता है ।

इस्टेट विभाग की स्टाफ़ कारों का प्रयोग

*६९——**श्री भगवान सहाय**——क्या सरकार कृपया यह बतलायेगी कि इस्टेट विभाग के पास कितनी स्टाफ़ कारें हैं और इन गाड़ियों के इस्तेमाल करने के क्या क्या नियम हैं ?

श्री हाफ़िज मुहम्मद इब्राहीम——इस्टेट आफिस के पास दस स्टाफ़ कारें हैं। इन स्टाफ़ कारों के इस्तेमाल के सम्बंध में सरकारी आज्ञा तारीख २६ जनवरी, १६५० ई०, को एक प्रतिलिपि मेज़ पर रख दी गयी है।

(देखिये नत्थी 'क' आगे पृष्ठ १७६ पर)

*७०—**श्री भगवान सहाय**——क्या सरकार यह बतलायेगी कि उनके इस्तेमाल का ब्योरा किसी रजिस्टर में रक्खा जाता है ?

श्री हाफ़िज मुहम्मद इब्राहीम——जी हां। हर स्टाफ़ कार के लिये एक लाग बुक रक्खी जाती है जिसमें उसके द्वारा तय की हुई दूरी के उपयुक्त ब्योरे लिखे जाते हैं।

श्री भगवान सहाय——क्या माननीय मंत्री जी को इस बात का पता है कि सरकारी गाड़ियों पर सरकारी मुहर लगी रहती है लेकिन इस्टेट आफिसर के पास जो गाड़ी है उस पर सरकारी मुहर लगी हुई नहीं है ?

श्री हाफ़िज मुहम्मद इब्राहीम——इस्टेट आफिसर साहब के पास कोई ऐसी गाड़ी नहीं है जो मुस्तकिल तौर पर उनकी कही जा सकती है। अगर किसी गाड़ी में उनको चलते हुये देखा भी गया होगा तो मैं नहीं कह सकता कि उस पर मुहर थी या नहीं। सरकारी गाड़ियों पर मुहर लगी रहती है अगर वह सरकारी गाड़ी होगी तो उस पर भी मुहर जरूर लगी होगी।

श्री भगवान सहाय——क्या लाग बुक्स के रिकार्ड्स को देखकर सरकार इस बात से इन्कार कर सकती है कि हिलमैन मिक्स उनके बंगले में हमेशा खड़ी रहती है और हमेशा उनके काम में आती है ?

श्री हाफ़िज मुहम्मद इब्राहीम——मैंने कोई यह प्वाइंट लाग बुक्स में देख नहीं रखा है। अगर मेम्बर साहब बतलाते तो मैं देखता उसको। मैं इस वक्त देख कर के नहीं आया हूं।

श्री नेकराम शर्मा——क्या माननीय मंत्री जी इस बात की जांच करायेंगे कि हिलमैन जो गाड़ी है वह हमेशा उनकी कोठी पर खड़ी रहती है ?

श्री हाफिज मुहम्मद इब्राहीम——मेरी कोठी पर तो नहीं खड़ी रहती है।

अध्यक्ष——माननीय वित्त मंत्री, उनका सवाल दूसरा था। वह जो इस्टेट आफ़िसर हैं उसके बारे में सवाल पूछा था।

श्री हाफ़िज मुहम्मद इब्राहीम——वित्त मंत्री को कहा था कि उनकी कोठी पर खड़ी रहती है। मैं यही समझा।

हां, मैं देख लूंगा इस को।

गाजीपुर जिले में ट्यूब-वेल योजना के अंतर्गत ट्यूब-वेलों का निर्माण

*७१—**श्री भोला सिंह यादव**——क्या सरकार यह बतलायेगी कि गाजीपुर जिले में जो ट्यूब-वेल्स लगाने की योजना है प्रत्येक तहसील के किन किन स्थानों पर ट्यूब-वेल्स लगाने का विचार किया गया है और उसका आधार क्या है ?

श्री कमलापति त्रिपाठी——पन्द्रह वर्षीय योजना के अन्तर्गत गाजीपुर जिले में ३७२ नलकूप बनाने का आयोजन है। इसमें से प्रथम पंच वर्षीय योजना के अन्तर्गत गाजीपुर में इस साल ५० नलकूपों का निर्माण कार्य आरम्भ होगा।

जांच-पड़ताल-कार्य शीघ्र ही आरम्भ करने के लिये आजमगढ़ में एक नलकूप डिवीजन खुल गया है। सर्वे हो जाने के बाद ही यह निश्चित हो सकेगा कि नलकूप कहां-कहां बनाये जावें।

श्री भोला सिंह यादव—क्या मंत्री जी यह बतलाने की कृपा करेंगे कि इन नलकूपों के वितरण में किन अफसरों का हाथ रहेगा ?

श्री कमलापति त्रिपाठी—विभाग वितरण करेगा। अगर माननीय सदस्य कोई सुझाव देना चाहें तो वह दे दें।

नये तथा पुराने विधायक निवासों से निकाले गये निम्न श्रेणी के कर्मचारी

*७२—**श्री देवेन्द्र नारायण प्रताप सिंह** (जिला गोरखपुर)—क्या सरकार यह बतलायेगी कि नवम्बर, सन् १९५१ से जून, सन् १९५२, तक नये तथा पुराने कौंसिलर्स रेजिडेंस के कितने निम्न श्रेणी के कर्मचारी जो कि रेगुलर सर्विस में थे बरखास्त किये गये, और क्यों ?

श्री हाफिज मुहम्मद इब्राहीम—निम्न श्रेणी के तीन कर्मचारी काम में लापरवाही करने के कारण नौकरी से बरखास्त किये गये।

श्री देवेन्द्र नारायण प्रताप सिंह—क्या सरकार मेहरबानी करके बतलायेगी ये तीनों कर्मचारी जो बर्खास्त किये गये हैं उनके क्या नाम हैं ?

श्री हाफिज मुहम्मद इब्राहीम—एक का नाम है श्री दया शंकर सिंह, एक का नाम है राम लगन और एक का नाम है तारकेश्वर।

श्री भगवानसहाय—क्या माननीय मंत्री जी यह बताने की कृपा करेंगे कि ये जो कर्मचारी बर्खास्त किये गये उनके खिलाफ कोई कंप्लेंट्स थीं या सिर्फ इस्टेट आफिसर साहब को ही उनके खिलाफ शिकायत मालूम हुई।

श्री हाफिज मुहम्मद इब्राहीम—उनके खिलाफ गफलत की शिकायत थी। मेरे पास मौजूद हैं लिखी हुई।

श्री रामजी सहाय—क्या कृपया सरकार बतायेगी कि जो ये कर्मचारी बर्खास्त हुये हैं उनमें से कोई ऐसा भी है जो कि इस्टेट आफिसर का निजी काम न करने के कारण बर्खास्त किया गया है ?

श्री हाफिज़ मुहम्मद इब्राहीम—यह तो बिलकुल गलत बात है।

श्री देवेन्द्र प्रताप नारायण सिंह—क्या सरकार यह बताने की कृपा करेगी कि इनके खिलाफ़ कोई चार्ज शीट फ्रेम की गई थी ?

श्री हाफिज़ मुहम्मद इब्राहीम—किसी गैरमुस्तकिल मुलाजिम के खिलाफ़ न चार्ज शीट फ्रेम होती है, न इसकी जरूरत थी।

*७३—**श्री देवेन्द्र प्रताप नारायण सिंह**—इन बरखास्त किये गये कर्मचारियों की कितने कितने दिनों की सर्विस थी ?

श्री हाफिज़ मुहम्मद इब्राहीम—इन बरखास्त किये गये तीनों कर्मचारियों की सर्विस क्रमशः ४ साल १० महीने, १३ दिन और २५ दिन थी।

*७४-७५—श्री सुल्तान आलम खां (जिला फ़र्रुखाबाद)—[७ अक्तूबर, १९५२, के लिये स्थगित किये गये।]

*७६-७७—श्री लक्ष्मणराव कदम—[१५ सितम्बर, १९५२ के लिये संख्या ९३-९४ के अन्तर्गत स्थानान्तरित किये गये।]

*७८-८०—श्री नेकराम शर्मा—[१६ सितम्बर, १९५२ के लिये स्थगित किये गये।]

*८१-३८—श्री राजाराम किसान (जिला प्रतापगढ़)—[२३ सितम्बर, १९५२ के लिये स्थगित किये गये।]

रजबहा हंगावली नहर जमन पूर्वी के कुछ कुलाबों पर अपर्याप्त पानी पहुंचने से सहारनपुर जिले में फ़सल खरीफ को हानि

*८४—श्री दाताराम (जिला सहारनपुर)—क्या सिंचाई मंत्री को विदित है कि रजबहा हंगावली नहर जमन पूर्वी जिला सहारनपुर के अन्त के चार कुलाबों पर फ़सल खरीफ में लगभग चार वर्षों से पर्याप्त पानी नहीं पहुंचता?

श्री कमलापति त्रिपाठी—पिछले ४ वर्षों से रजबहा हंगावली के आखिरी ४ कुलाबों पर पानी की कोई विशेष न्यूनता नहीं रही, जैसा कि मेज पर रक्खे हुये आबपाशी के आंकड़ों से विदित है।

(देखिये नत्थी 'ख' आगे पृष्ठ १८१ पर।)

*८५—श्री दाताराम—क्या सिंचाई मंत्री को मालूम है कि पानी पर्याप्त मात्रा में न पहुंचने के कारण धान के क्षेत्र में इन चार वर्षों में कमी हो गई है?

श्री कमलापति त्रिपाठी—पिछले ४ वर्षों में रजबहा हंगावली के आखिरी ४ कुलाबों पर धान के रकबे में कोई विशेष कमी नहीं हुई।

श्री दाताराम—क्या माननीय मंत्री महोदय यह बतलाने की कृपा करेंगे कि सन् ५१ में फ़स्ल खरीफ़ में आखिरी धान की फ़स्ल में पानी कब दिया गया है और कितना पानी पहुंचा?

श्री कमलापति त्रिपाठी—यह स्टेटमेंट तो दिया हुआ है। इसमें सन् ५२ के आंकड़े मौजूद हैं। अगर माननीय सदस्य सन् ५१ के भी आंकड़े चाहते हैं तो सूचना मिलने पर दे दिये जायेंगे।

श्री दाताराम—क्या मंत्री महोदय यह बतलाने की कृपा करेंगे कि सन् ४६ में कितने रकबे में धान लगाया गया था और सन् ५१ में कितने रकबे में लगा था?

श्री कमलापति त्रिपाठी—६ वर्ष पुरानी बात पूछी जा रही है। बिना सूचना के इसका उत्तर देना संभव नहीं है।

*८६—श्री दाताराम—क्या सिंचाई मंत्री इस कमी को दूर करने के लिये कोई उपाय कर रहे हैं? यदि कर रहे हैं, तो क्या?

श्री कमलापति त्रिपाठी—रजबहा हंगावली के आखिर पर और भी अच्छी तरह पानी पहुंचने के लिये जांच करने के उपरान्त यह निर्णय किया गया है कि अधिक्षेत्र के अनुसार रजबहा के ऊपर कुलाबों के मुंह आवश्यकतानुसार घटा या बढ़ा दिये जायं। यह कार्य १ अक्टूबर, १९५२ ई०, से प्रारम्भ हो जायेगा।

नहर धसान की ज़िला हमीरपुर की राठ तहसील को पानी देने की सामर्थ्य

*८७—श्री श्रीपति सहाय—(जिला हमीरपुर)—क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि राठ तहसील, जिला हमीरपुर, नहर धसान ने अक्टूबर में पलेवे के लिये पानी देना बन्द कर दिया क्योंकि नहर धसान एक ही बार पानी देती है ?

श्री कमलापति त्रिपाठी—जी नहीं। नहर धसान में पलेवे के लिये अक्टूबर में आमतौर से काफी पानी रहता है और सींचे हुये क्षेत्रों के एक बड़े भाग को दुबारा भी पानी साधारणतः मिल जाता है।

८८*—श्री श्रीपति सहाय—क्या सरकार ने ऐसी कोई योजना तैयार की है कि नहर धसान पुनः अपनी पूर्वावस्था पर पहुंच कर तीन बार पानी देने को समर्थ हो ?

श्री कमलापति त्रिपाठी—जी हां।

श्री श्रीपति सहाय—क्या सरकार को मालूम है कि नहर धसान के बांध में रेत आने से उसमें पानी की कमी है ?

श्री कमलापति त्रिपाठी—जी हां, धसान में पानी कुछ कम हुआ है और इससे भी कुछ कम हुआ है कि लचूरा में से जो पानी आता था उसकी भी कमी है। वह कमी सकरार के पानी से पूरी होगी, ऐसी आशा की जाती है।

*८९—श्री श्रीपति सहाय—यदि हां, तो वह योजना क्या है ?

श्री कमलापति त्रिपाठी—मऊरानीपुर के पास सपरार बांध बनाया गया है जिससे धसान नहर में पानी की कमी पूरी हो जायेगी। इस बांध से १९५१-५२ के सूखे वर्ष में १०,००० एकड़ पलेवे के लिये पानी मिला और इस वर्ष १९५२-५३ की रबी से २५,००० एकड़ के लिये पानी मिल सकेगा।

*९०—श्री ताराचन्द माहेश्वरी—[७ अक्तूबर, १९५२, के लिये स्थगित किया गया।]

निर्माण विभाग के निम्न कर्मचारियों को अवकाश तथा अन्य सुविधायें

*९१—श्री नारायणदत्त तिवारी (जिला नैनीताल)—क्या सरकार यह बताने की कृपा करेगी कि निर्माण विभाग के निम्न कर्मचारियों जैसे, कुली, बेलदार, मेट, मिस्त्री आदि को उपार्जित अथवा आकस्मिक अवकाश एवं गजटेड छुट्टियां, यात्रा व्यय, गाड़ी का भत्ता मंहगाई का भत्ता, पेंशन अथवा प्राविडेंट फंड एवं अन्य सुविधायें जो अन्य सरकारी कर्मचारियों को दी जाती हैं, उपलब्ध हैं ?

श्री चतुर्भुज शर्मा—वे कर्मचारी प्रत्येक निर्माण कार्य के लिये पृथक् पृथक् रखे जाते हैं और उस कार्य की पूर्ति हो जाने पर पृथक् कर दिये जाते हैं। इन कर्मचारियों को अपने क्षेत्र से बाहर यात्रा करने पर वास्तविक यात्रिक व्यय दिया जाता है। जो कर्मचारी मासिक वेतन पर रखे जाते हैं उनको आकस्मिक अवकाश, गजटेड छुट्टियां और चिकित्सा की सुविधायें अस्पतालों में दी जाती हैं।

श्री नारायणदत्त तिवारी—क्या माननीय मंत्री बतलाने की कृपा करेंगे कि वे कौन कौन से कर्मचारी हैं जो प्रथक-प्रथक निर्माण कार्य के लिये प्रथक प्रथक रखे जाते हैं और वे कौन से कर्मचारी हैं जो कि मासिक वेतन पर रखे जाते हैं ?

श्री चतुर्भुज शर्मा—दो तरह के गैंग्स होते हैं। एक तो स्थायी बेसिस पर जिनको मासिक वेतन दिया जाता है और दूसरा अस्थायी तौर पर रखा जाता है जो खास काम आ जाता है उसके लिये रख लिये जाते हैं।

श्री नारायणदत्त तिवारी—मैंने पूछा कि वे कौन कौन से कर्मचारी हैं; जैसे मैंने नाम दिये हैं वेसे बतलाने की कृपा करें।

श्री चतुर्भुज शर्मा—मेट और साधारण बेलदार (मजदूर) ये दो प्रकार के रखे जाते हैं।

श्री नारायणदत्त तिवारी—क्या सरकार बतलाने की कृपा करेगी कि जो कर्मचारी मासिक वेतन पर रखे जाते हैं उनको कोई मंहगाई का भत्ता अथवा अर्जित अवकाश या प्राविडेंट फंड देने का विचार रखती है ?

श्री चतुर्भुज शर्मा—जवाब में बतलाया गया है कि जो मासिक वेतन पर रखे जाते हैं उनकी तनख्वाह जो प्रिवेलिंग मार्केट रेट्स होते हैं वह होती है। इसलिये मंहगाई तो उसमें शामिल होती है। उनको अवकाश दिया जाता है, चारों इतवार की छुट्टी दी जाती है और कुछ गजेटेड हालिडेज भी उनको दी जाती हैं, यह जवाब में बतलाया गया है।

श्री नारायणदत्त तिवारी—जवाब में प्रिवेलिंग मार्केट रेट्स आया है। इसका मतलब क्या है, यह जरा समझा दिया जाय।

श्री चतुर्भुज शर्मा—उसमें तो कोई ऐसी बात नहीं है जो आपकी समझ में न आयी हो, वह कहिये।

श्री रामनारायण त्रिपाठी (जिला फैजाबाद)—क्या माननीय मंत्री जी बतलायेंगे कि उन कर्मचारियों का वेतन कम से कम और ज्यादा से ज्यादा क्या है ?

श्री चतुर्भुज शर्मा—आप मासिक चाहते हैं या डेली वेजेज चाहते हैं ?

श्री रामनारायण त्रिपाठी—दोनों ही।

श्री चतुर्भुज शर्मा—जैसा मैंने कहा, आमतौर से अलग अलग रेट्स होते हैं। माहवारी तरीके पर आमतौर से मेट को ४० रुपये प्रति मास, बेलदार को ३४ रुपये प्रति मास और मजदूर को ३४ रुपये प्रति मास दिया जाता है जो प्रति दिन के हिसाब से रखे जाते हैं उनमें मेट को १ रु० ११ आ०, बेलदार को १ रु० ७ आ० और कुली (मजदूर) को १ रु० २ आ० प्रति दिन दिया जाता है।

श्री नारायण दत्त तिवारी—ये जो वेतन की दरें असमान हैं वे किस प्रकार है ?

श्री चतुर्भुज शर्मा—वे जो आम प्रिवेलिंग रेट्स है वे हर जिले में अलग-अलग होते हैं, पश्चिमी जिलों में कुछ और हैं पहाड़ी जिलों में कुछ और हैं और पूर्वी जिलों में कुछ और है। इसीलिए अलग-अलग रखे जाते ।

*९२—**श्री नारायण दत्त तिवारी**—क्या सरकार यह बताने की कृपा करेगी कि इन श्रमजीवियों की अलग अलग वेतन दर क्या है ?

श्री चतुर्भुज शर्मा—वेतन की दरें सब जगह समान नहीं हैं।

* * * *

व्यापारियों से सेल्स टैक्स संबंधी समझौते

*१—**श्री परिपूर्णानन्द वर्मा** (अनुपस्थित)—गत तीन वर्ष में कितने ऐसे मामले आये जब कि सेल्स टैक्स के संबंध में मुक्ति (एक्जेम्पशन) फीस के बजाय सेल्स टैक्स तथा सेल्स के बजाय मुक्ति फीस अदा करनी पड़ी और इसमें कितना रुपया विभाग को मिला तथा देना पड़ा ?

श्री हाफ़िज मुहम्मद इब्राहीम––पिछले तीन वर्षों में ऐसे मामलों की संख्या, जिनमें कर मुक्ति के सार्टीफिकेट प्राप्त न करने के कारण कर निर्धारित किया गया था, और इस प्रकार वसूल हुई कर की रकम नीचे दी गई है।

	१९४९–५०	१९५०–५१	१९५१–५२	योग
मामलों की संख्या	१५१९	११२०	९०७	३,५४६
वसूल किये गये कर की रकम	४,३१,८३५	१,५९,८३६	१,०४,८९१	६,९६,५६४

कानून बिक्री कर (सेल्स टैक्स) के बजाय मुक्ति-फीस (एक्जेम्पशन फीस) वसूल नहीं की जाती लेकिन वह एक ऐसी फीस है जो बिक्री कर से मुक्त की गयी कुछ वस्तुओं के सम्बंध में नाममात्र दर से, जो नियत अधिकतम राशि से अधिक न होगी, अलग से वसूल की जाती है। विचाराधीन तीन वर्षों में जिन मामलों में मुक्ति सर्टीफिकेट दिये गये थे उनकी संख्या नीचे दी जाती है :––

वर्ष	मामलों की संख्या
१९४९–५०	७,१९९
१९५०–५१	७,३३६
१९५१–५२	७,०००
योग	२१,५३५

मुक्ति फीस के रूप में इन तीन वर्षों में से हर साल वसूल हुई रकमों के आंकड़े आसानी से प्राप्त नहीं हो सके क्योंकि ये आंकड़े राज्य भर के सेल्स टैक्स अफ़सरों से हासिल करने पड़ते हैं। विभाग द्वारा व्यापारियों को इस संबंध में कोई रुपया दिये जाने का सवाल नहीं उठता।

*२––**श्री परिपूर्णानन्द वर्मा** (अनुपस्थित)––गत तीन वर्षों में सेल्स टैक्स कमिश्नर, डिप्टी कमश्निर तथा असिस्टेंट कमिश्नरों ने कितने व्यापारियों से विवादास्पत हिसाबों में समझौता किया है ?

श्री हाफ़िज मुहम्मद इब्राहीम––पिछले तीन वर्षों में सेल्स टैक्स कमिश्नर, डिप्टी सेल्स टैक्स कमिश्नर और असिस्टेंट सेल्स टैक्स कमिश्नरों ने जिन मामलों में व्यापारियों के साथ समझौता किया है उसकी संख्या इस प्रकार है :––

		१९४९–५०	१९५०–५१	१९५१–५२	योग
१	सेल्स टैक्स कमिश्नर	२	४	२५	३१
२	डिप्टी सेल्स टैक्स कमिश्नर	२	१	२	५
३	असिस्टेन्ट सेल्स टैक्स कमिश्नर	८६	१,१७१	१,५६७	२,८२४

* * * *

...सड़क तथा हिंडन नदी के टूटे पुल का निर्माण मुज़फ़्फ़रनगर-बुढ़ा...

*११––**श्री वीरेन्द्र वर्मा** (अनुपस्थित)––क्या निर्माण मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि मुज़फ़्फ़रनगर ज़िले के सदर मुक़ाम से ...कील हेडक्वार्टर बुढ़ाना तक के १० मील शेष टुकड़े को इस वर्ष बनाने का इरादा रखते हैं ?

श्री गिरधारी लाल––जी हां।

नोट––प्रश्न संख्या ११–१३ श्री बलवन्त सिंह ने पूछे।

*१२—श्री वीरेन्द्र वर्मा (अनुपस्थित)—क्या निर्माण मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि वे इसी सड़क पर स्थित हिन्डन नदी के गत ६ वर्षों से टूटे पुल को भी बनवाने का इरादा रखते हैं?

श्री गिरधारी लाल—जी हां।

गोवर्धनपुर परगना को मुजफ्फरनगर जिले के अन्य भागों से मिलाने के लिये सड़क तथा पुल का निर्माण

*१३—श्री वीरेन्द्र वर्मा (अनुपस्थित)—क्या निर्माण मंत्री गोवर्धनपुर परगना, जिला मुजफ़्फ़रनगर, जो साल में ६ माह समस्त जिले से कट जाता है, के लिये कोई सड़क व पुल इस वर्ष बनवाने का इरादा रखते हैं?

श्री गिरधारी लाल—जी नहीं।

श्री वलवन्त सिंह—क्या सरकार बताने की कृपा करेगी कि परगना गोवर्धनपुर के लिये पुल और सड़क बनाने का विचार वह क्यों नहीं रखती?

श्री चतुर्भुज शर्मा—अब यह क्यों नहीं रखती का तो सवाल नहीं है। अगर माननीय मेम्बर साहब चाहेंगे तो पूछ लिया जायगा कि क्या बात है।

श्री बलवन्त सिंह—क्या सरकार को ज्ञात है कि ६ महीने के लिये इस परगना में आना जाना भी दूभर हो जाता है?

श्री चतुर्भुज शर्मा—ऐसी कोई सूचना सरकार के पास तो नहीं है लेकिन जो माननीय सदस्य कहते हैं वह सही ही होगा।

श्री रामदास—क्या माननीय निर्माण मंत्री जी यह बताने की कृपा करेंगे कि य कार्य कब से आरम्भ कर दिया जायगा और उस पर कितना खर्च होगा?

श्री चतुर्भुज शर्मा—यह काम जल्द ही शुरू कर दिया जायगा।

* * * *

सेल्स टैक्स विभाग का स्थायीकरण

*२१—श्री पुत्तूलाल (अनुपस्थित)—क्या यह सच है कि सेल्स टैक्स विभाग को स्थायी करने का प्रश्न सरकार के विचाराधीन है? यदि हां, तो इस विभाग को स्थायी करने में सरकार कितना समय लेगी?

श्री हाफिज मुहम्मद इब्राहीम—जी हां।

संविधान (कान्सटीट्यूशन) के अनुच्छेद (आर्टिकिल) २८६ के लागू हो जाने से और भारत सरकार के हाल ही के एक्ट के अधीन लोगों के जीवन के लिये कुछ चीजों के जरूरी घोषित कर दिये जाने से इस राज्य में बिक्री कर सम्बंधी स्थिति अभी अनिश्चित सी है। जैसे ही स्थिति स्थिर हो जायगी, सेल्स टैक्स विभाग को स्थायी बनाने का प्रश्न तै कर दिया जायगा।

* * * *

एटा-सहावर सोरों कच्ची सड़क की खराब हालत

*३०—श्री तिरमल सिंह (अनुपस्थित)—क्या सरकार को ज्ञात है कि एटा जिले के अन्तर्गत एटा से सहावर होती हुई सोरों जाने वाली कच्ची सड़क बहुत ही खराब हालत में है? यदि हां, तो क्या सरकार इसकी मरम्मत करने का विचार रखती है?

श्री गिरधारी लाल—जी नहीं।

प्रश्न का दूसरा भाग उठता ही नहीं।

आगरा-खांड़ा सड़क के टेढ़ी बागीचे से खांड़े तक के भाग की मरम्मत पर व्यय

*३७--श्री पुत्तूलाल (अनुपस्थित)--क्या सरकार को ज्ञात है कि जिला आगरा में आगरा से खांड़ा जाने वाली सड़क, टेढ़ी बग़ीचे से लेकर खांड़े तक कच्ची है ?

श्री गिरधारी लाल--जी हां।

*३८--श्री पुत्तूलाल (अनुपस्थित)--क्या सरकार उक्त सड़क की मरम्मत कराने के लिये प्रतिवर्ष कोई धनराशि प्रदान करती है ? यदि हां, तो गत वर्ष इस सड़क की मरम्मत के लिये कितना रुपया ख़र्च किया गया ?

श्री गिरधारी लाल--जी हां। १९५१-५२ में इस सड़क की मरम्मत में २,०१४ रुपया ख़र्च किया गया था।

मिर्जापुर जिले में तथा कैमूर दक्षिण क्षेत्र में मद्य-निषेध योजना

*६३--श्री ब्रजभूषण मिश्र (अनुपस्थित)--क्या सरकार मिर्जापुर जिले में साधारणतः तथा कैमूर दक्षिण क्षेत्र में पूर्णतः मद्य-निषेध योजना लागू करने का विचार रखती है ?

न्याय मंत्री (श्री सैयद अली जहीर)--अभी सरकार का ऐसा कोई विचार नहीं है।

अतारांकित प्रश्न

जिला हमीरपुर में पी० डब्ल्यू० डी० के अधीन सड़कें

१--श्री मन्नी लाल गुरुदेव (जिला हमीरपुर)--क्या सरकार यह बतलाने की कृपा करेगी कि जिला हमीरपुर में कौन कौन पक्की सड़कें पी० डब्ल्यू० डी० के अधीन हैं ?

श्री गिरधारी लाल--मांगी हुई सूचना की एक तालिका माननीय सदस्य की मेज़ पर रख दी गयी है ।

(देखिये नत्थी 'ग' आगे पृष्ठ १८४ पर)

मौदहा-मुसकरा सड़क को पक्की बनाना

२--श्री मन्नी लाल गुरुदेव--क्या सरकार यह बतलाने की कृपा करेगी कि सड़क मौदहा मुसकरा, जिस पर पी० डब्ल्यू० डी० द्वारा मिट्टी पड़ चुकी है, को सरकार कब पक्की कराने जा रही है ?

श्री गिरधारी लाल--यह सड़क अब डिस्ट्रिक्ट बोर्ड, हमीरपुर, को वापिस कर दी गयी है । अब इस सड़क का सुधार और पक्की कराने का भार बोर्ड के ऊपर है ।

हमीरपुर जिले में मद्य-निषेध योजना

३--श्री मन्नीलाल गुरुदेव--क्या सरकार कृपया बतलायेगी कि मद्य-निषेध योजना हमीरपुर जिले में कब लागू की जायगी ?

श्री सैयद अली जहीर--इस विषय में कोई निश्चित तिथि नहीं बताई जा सकती है ।

उत्तर प्रदेश सरकारी भू-गृहादि (किराये की वसूली और बेदखली) विधेयक, १९५२

वित्त मन्त्री (श्री हाफिज मुहम्मद इब्राहीम)--जनाबवाला, मैं उत्तर प्रदेश सरकारी भू-गृहादि (किराये की वसूली और बेदखली) विधेयक, १९५२, पर प्रवर समिति का प्रतिवेदन उपस्थित करता हूं।

(देखिए नत्थी 'घ' आगे पृष्ठ १८५ पर)

*उत्तर प्रदेश (अस्थायी) कन्ट्रोल आफ़ रेंट एन्ड एविक्शन (संशोधन) विधेयक, १९५२ (क्रमागत)

अध्यक्ष---अब उत्तर प्रदेश (अस्थायी) कंट्रोल आफ़ रेंट एंड एविक्शन (संशोधन) विधेयक, १९५२, पर विचार जारी रहेगा ।

श्री नारायणदत्त तिवारी (जिला नैनीताल)---आदरणीय अध्यक्ष महोदय, कल मैंने खंड ७ के अन्तर्गत मूल अधिनियम में प्रस्तावित धारा ७ बी की उपधारा ७ के प्रतिबंध में प्रस्तावित वाक्य के बाद जो प्रतिबंधात्मक वाक्य के बढ़ाये जाने का संशोधन रखा था वह बहुत ही महत्व-पूर्ण था । माननीय सभा सचिव ने अपने उत्तर में यह कहा था कि इस प्रकार का जो संशोधन है, इसलिये इसकी आवश्यकता नहीं होती है; चूंकि मूल अधिनियम की धारा ५ की उपधारा ४ इस संबंध में लागू होती है । लेकिन मैं बड़े अदब के साथ निवेदन करना चाहता हूं कि जहां तक धारा ५ (४) का सवाल है और धारा ७ बी का सवाल है तो यह दोनों धारायें बिल्कुल अलग अलग हैं । उनका एक दूसरे से कोई ताल्लुक़ नहीं है । धारा ५ (४) केवल शुरूआत के हालत के लिये है। जबकि रीजनेबिल रेंट तय करने के लिये कोई एग्रीमेंट नहीं होता है तब लागू होती है । अगर हम धारा ७ बी को अच्छी तरह से देखें तो हम देखेंगे कि इसकी उपधारा २ में ३ और ४ उपधारा को देखें तो इससे सारी रिडिल यानी जो पहेली है जो माननीय सभा सचिव को परेशान किये हुये है, वह स्पष्ट हो जाती है । ७ (बी) की उपधारा (३) इस प्रकार है कि---

" The arrears claimed and the rate at which they are claimed"

४ इस प्रकार है :---

" Where the rate of rent has already been determined....in a suit under sub-section (4) of section 5, the fact that it has been so determined "

यह दो अलग अलग बातें रखनी पड़ेंगी । माननीय सभा सचिव ने केवल उपधारा ४ के बारे में कहा है । जहां रीजनेबिल रेंट डिटरमिन (उचित किराया निर्धारित) हो चुका है उसी के लिये धारा ५ (४) लागू होती है । जहां रीजनेबिल रेंट तय नहीं हुआ है वहां दूसरी लागू होती है । एरियर्स क्लेम्ड और रेंट के लिये कुछ नहीं है । इसके लिये आपने देखा होगा श्रीमन् " Where the rate of rent has already been determined " ऐसा भी हो सकता है जो अनडिटरमिण्ड (अनिर्धारित) हो । अगर सभी रेंट डिटरमिण्ड होते तो यह लिखने की क्या आवश्यकता थी इस धारा में कि---

" Where the rate of rent has already been determined "

ऐसी बहुत अवस्थायें हो सकती हैं, श्रीमन्, जबकि किसी सूट के ज़रिये दफा ५ उपधारा ४ के अनुसार रेंट डिटरमिन न किया गया हो । तो यह जो कंट्रोल इंक्वायरी कमेटी की मंशा थी और मेरे संशोधन की मंशा है वह ऐसी सब संभावना के लिये है । ७ बी में लिखा है कि जहां रिजनेबिल रेंट तय नहीं हुआ है और लैंडलार्ड एक्सेसिव रेंट लेता है उसके लिये टेनेंट को सुविधा दी गयी है । इसमें साफ साफ लिखा है, मूल अधिनियम की धारा ५ में, कि---

" Where the tenant has been duly served with a notice under sub-section (3) but has failed to deposit the amount mentioned and he does not file any objection...."

यहां आबजेक्शन से मतलब एक्सेसिव रेंट के सिलसिले में आबजेक्शन से है जो हमारे संशोधन से सम्पर्क रखता है और इसीलिये कंट्रोल इंक्वायरी कमेटी की रिपोर्ट के पेज ९१ की पहली लाइन में लिख दिया गया है---

" If any landlord submits an application to a civil court for recovery of rent, it is not open to the court to enter into the question of the reasonable rent of the accommodation."

---

*५ सितम्बर, १९५२ की कार्यवाही में छपा है।

[श्री नारायणदत्त तिवारी]

बिलकुल स्पष्ट है कि कोर्ट को धारा ७ बी में इस बात का अधिकार नहीं है कि वह यह निश्चय करे कि लैंडलार्ड ने जो वादा किया है उसमें रीजनेबिल रेंट है या नहीं है । अब इंक्वायरी कमेटी की रिपोर्ट के अनुसार यह संशोधन कोर्ट को यह अधिकार देता है कि जो रीजनेबिल रेंट हो उसको कोर्ट देखे और उसके ठीक करने का आदेश दे । अगर माननीय सभा सचिव और माननीय मंत्री जी निष्पक्ष रूप से और इंक्वायरी कमेटी की रिपोर्ट की स्प्रिरिट (भावना) को देखते हुये मेरे संशोधन को देखें तो उन्हें मालूम होगा कि एक बहुत बड़ी क़ानूनी ग़लती रह गयी है जिसकी ओर इंक्वायरी कमेटी ने ध्यान आकृष्ट किया था और जिसको दूर करने की आवश्यकता है । जमानत देने की जो आपने सहूलियत दी है, जमानत देने के बाद, जैसा कि मेरे संशोधन में साफ़ दिया हुआ है, टेनेंट आबजेक्शन (किरायेदार आपत्ति) करता है कि मेरा रेंट रिजनेबिल नहीं है तो मुन्सिफ साहब इस बात को डिटरमिन करेंगे कि क्या रिजनेबिल रेंट है और उसके बाद दोबारा नोटिस सर्व करेंगे और जो रिजनेबिल रेंट होगा उसके अनुसार तीन महीने का एरियर तय करेंगे । उसके बाद यह नोटिस दी जायगी कि १५ दिन के अन्दर वह एरियर (बकाया) जमा करे और अगर न जमा करे तो मकान से निकाला जाय । यह मैं निष्पक्ष रूप से रख रहा हूं । इसमें कोई विरोध का प्रश्न नहीं है । मैं फिर बड़े जोर के साथ और बड़ी नम्रतापूर्वक निवेदन करूंगा माननीय सभा सचिव से और माननीय मंत्री जी से कि वे खुद क़ानूनी पंडित हैं और उन्होंने इस चीज़ को देख लिया होगा और मुझे आशा है कि वे इसे स्वीकार करेंगे ।

अन्न मंत्री के सभासचिव (श्री बनारसी दास)—जो संशोधन श्री नारायणदत्त जी ने अभी पेश किया है, उनकी सारी दलीलों को सुनने के बाद मुझे इस बात का अफसोस है कि मैं उनके संशोधन को स्वीकार नहीं कर सकता। यदि वे मूल अधिनियम को ग़ौर के साथ पढ़ें तो उसमें यह देखेंगे कि टेनेंट के लिये दो प्रकार की रेमिडी (उपाय) उसके अन्दर खुली हुई हैं। एक तो धारा ३ के अधीन वह जिला मैजिस्ट्रेट को एप्रोच कर सकता है रिजनेबिल रेंट को फ़िक्स कराने के लिये और दूसरी रेमिडी (उपाय) धारा ५ की उपधारा ४ के मातहत है, जिसका उल्लेख अभी आप ने किया है । साथ ही आपने मेरा कार्य आसान कर दिया जब कि आप ने स्वयं इस बात को स्वीकार किया कि ७ बी की उपधारा ४ के अनुसार अप्लीकेंट (आवेदक) के लिये आवश्यक होता है कि वह यह लिखे कि रिजनेबिल रेट फिक्स (उचित किराया नियत) हुआ है या नहीं और यदि गौर के साथ हम उस ७ बी की १४ वी उपधारा पढ़ें तो उसमें यह भी लिखा हुआ है कि अगर रिजनेबिल रेंट फिक्स नहीं होता है और उसका मुक़दमा कोर्ट के अन्दर चल रहा है तो वह मुक़दमा जो बेदखली के लिये लगान की वसूलयाबी के लिये दायर किया गया है उसको उस समय के लिये स्थगित कर दिया जायगा जब तक कि रीजनेबिल रेंट का प्रश्न तय नहीं हो जाय । इसमें यह लिखा हुआ है कि—

"If a suit for determination of rent under sub-section (4) of section 5 has been filed at any time before the coming into force of this section, in respect of any accommodation, the proceedings under this section in respect of such accommodation shall be stayed until the suit is decided when the proceedings may be reviewed and shall be disposed off in accordance with sub-section (3) to (11) as may be applicable."

आप यह देखेंगे कि अगर टेनेण्ट्स को रीजनेबिल रेंट के बारे में कोई सन्देह हो तो उसके लिये दो मार्ग थे । एक तो धारा तीन और चार के अनुसार यदि इन धाराओं के अन्दर लैंडलार्ड सिविल कोर्ट में बेदखली के लिये आता है और वह बहुत ज्यादा मालबात की मांग करता है और धारा १४ के मातहत केस चल रहा है, तो उसमें उसको पूरा अधिकार है । लेकिन यदि नारायणदत्त जी के इस संशोधन को स्वीकार कर लिया जाता है तो इसके यह मानी हैं कि जहां इस ऐक्ट के अन्दर दो धारायें रीजनेबिल रेंट को फिक्स करने के लिये हैं वह इनके मातहत एक तीसरा प्रतिबन्ध जोड़ देना चाहते हैं जो बिलकुल सुपरफ्लुअस (व्यर्थ) हो जाता है

और पहले कानून की स्प्रिट के खिलाफ है । इसलिये यह बिल्कुल स्वाभाविक आशा की जाती है कि कोई टेनेण्ट जब कि दो धारायें मौजूद हैं और रीजनेबिल रेंट फिक्स नहीं किया गया है और कोई कठिनाई है तो वह डिस्ट्रिक्ट मैजिस्ट्रेट को या सिविल कोर्ट को एप्रोच कर सकता है लेकिन जब लैंडलार्ड बेदखली की नालिश करता है तो श्री नारायणदत्त जी अपने संशोधन के जरिये जो चीज चाहते हैं वह चीज इसकी स्पिरिट (भावना) को खत्म कर देती है । जैसा मैंने निवेदन किया, इससे किराया न देने की प्रवृत्ति को प्रोत्साहन मिलेगा, अनड्यु डिले (अनुचित बिलम्ब) होगी। मुझे खेद है कि मैं श्री नारायणदत्त जी के संशोधन को स्वीकार नहीं कर सकता।

अध्यक्ष—श्री नारायणदत्त, क्या आप अपने संशोधन को वापस लेना चाहते हैं ?

श्री नारायणदत्त तिवारी—जी नहीं।

अध्यक्ष—प्रश्न यह है कि खंड ७ के अन्तर्गत मूल अधिनियम में प्रस्तावित धारा ७-बी की उपधारा (७) के प्रतिबंध में प्रस्तावित वाक्य के बाद निम्नलिखित प्रतिबन्धात्मक वाक्य बढ़ा दिये जायं—

" Provided that if the tenant files an objection or objections according to sub-section (5) maintaining that the claim of the landlord is grossly in excess of the 'reasonable rent' the Munsif shall take suitable measures to determine such 'reasonable rent' payable, and after such determination order the necessary adjustment in the claims of the landlord regarding arrears and further order afresh delivery of notice under sub-section (3) thereon. "

(प्रश्न उपस्थित किया गया और अस्वीकृत हुआ।)

अध्यक्ष—प्रश्न यह है कि खंड ७ इस विधेयक का अंग माना जाय।

(प्रश्न उपस्थित किया गया और स्वीकृत हुआ ।)

खण्ड ८

८—मूल अधिनियम की धारा ७ बी के बाद निम्नलिखित बढ़ा दिया जायगा :

"7-C. (1) When a landlord refuses to accept any rent lawfully paid to him by a tenant in respect of any accommodation the tenant may in the prescribed manner deposit such rent and continue to deposit any subsequent rent which becomes due in respect of such accommodation unless the landlord in the meantime signifies by notice in writing to the tenant his willingness to accept.

(2) Where any *bonafide* doubt or dispute has arisen as to the person who is entitled to receive any rent referred to in sub-section (1) in respect of any accommodation, the tenant may similarly deposit the rent stating the circumstances under which such deposit is made and may until such doubt has been removed or such dispute has been settled by the decision of any competent Court, or by settlement between the parties, continue to deposit, in like manner, the rent that may subsequently become due in respect of such building.

(3) The deposit referred to in sub-section (1) or (2) shall be made in the Court of the Munsif having jurisdiction in the area where the accommodation is situate.

(4) On any deposit being made under sub-section (1) the Court shall cause a notice of the deposit to be served on the landlord, and the amount of deposit may be withdrawn by the landlord on application made by him to the Court in this behalf.

(5) When a deposit has been made under sub-section (2) the amount of the deposit shall be held by the court for the benefit of the person who may be entitled to it and the same shall be payable to such person.

(6) In any case where a deposit has been made, as aforesaid, it shall be deemed that the rent has been duly paid by the tenant to the landlord.

7-D. (1) No landlord shall without just or sufficient cause cut off or withhold any of the amenities enjoyed by the tenant.

(2) The tenant in occupation of an accommodation may, if the landlord has contravened the provisions of this section, make on application to the District Magistrate complaining of such contravention.

(3) If the District Magistrate on inquiry finds that the tenant has been in enjoyment of the amenities and that they were cut off or withheld by the landlord without just or sufficient cause, he shall make an order asking the landlord to restore such amenities.

(4) If the landlord fails to restore the said amenities within the time fixed by the District Magistrate it shall be competent for the District Magistrate to direct that the tenant may have such amenities restored and the cost thereof may be deducted from the rent which is payable to the landlord.

7-E. (1) Every landlord shall be bound to keep the accommodation in the occupation of a tenant wind-proof and water-proof and to carry out other repairs which he is bound to make by law, contract or custom.

(2) In sub-section (1), repair includes annual white-washing, recolouring and periodical repairs.

(3) If the landlord fails to carry out annual white-washing, recolouring and periodical repairs, the tenant may by notice require him to carry out the same within one month from the date of notice. If the landlord fails so to do within the period as aforesaid, the tenant may himself carry out the same at a cost not exceeding one month's rent for the accommodation and deduct the amount from the rent.

(4) If the landlord neglects to carry out any repairs, other than annual repairs, which he is bound to make to the accommodation by law or contract, the tenant may apply to the Munsif having jurisdiction for an order to the landlord for carrying out the same. The Munsif shall cause a notice to be served on the landlord to appear and show cause, within such time as may be fixed, against the application.

(5) If the landlord does not appear in obedience to the notice or if he appears but fails to satisfy the Munsif as to why he should not be directed to carry out the repairs or such of them as he finds the landlord is bound to make, the Munsif shall direct him to carry out the same within a time to be fixed.

(6) If the landlord still fails to carry out the repairs in accordance with the direction under sub-section (5), the Munsif may require the tenant to submit an estimate of the last of such repairs and after considering the estimates and taking such other evidence, as he may consider necessary, permit the tenant to carry them out at a cost not exceeding such amount as may be specified in the order and to recover such cost from the landlord. It shall thereafter be lawful for the tenant to make such repairs and to deduct the cost thereof from the rent or to recover it otherwise from the landlord as if it were a debt due to him by the landlord.

(7) No order for carrying out of repairs under sub-section (5) shall be made if the Munsif is satisfied that the repairs involved were due to the fault of the tenant.

(8) An appeal shall lie from the order of the Munsif under sub-section (5) or(6)as if it were a decree and the order passed in appeal shall be final.

7-F. The State Government may call for the record of any case granting or refusing to grant permission for the filing of a suit for eviction referred to in section 3 or requiring any accommodation to be let to any person under section 7 and may make such order as appears to it necessary for the ends of justice.

7-G. (1) For purposes of any inquiry under this Act, the District Magistrate may—

(*a*) enter, inspect or authorise any officer sub-ordinate to him to enter and inspect any accommodation at any time between sunrise and sunset; or

(*b*) by written order require any person to produce for his inspection such rent receipts, books or other documents relevant to the enquiry at such time and at such place specified in the order:

Provided that no premises shall be entered under clause (*a*) without the consent of the occupier, unless at least 24 hours previous notice in writing has been given.

(2) The District Magistrate shall so far as such powers are necessary for carrying the different provisions of this Act, have power to summon and enforce the attendance of witness and to compel the production of and so far as may be in the same manner as is provided in the case of a Court under the Code of Civil Procedure, 1908.

श्री नारायणदत्त तिवारी—आदरणीय अध्यक्ष महोदय, मैं आपकी आज्ञा से खड ८ के अन्तर्गत मूल अधिनियम में प्रस्तावित नई धारा ७ (सी) की उपधारा (१) की पंक्ति ६ में शब्द "to the tenant" व शब्द" his willingness" के बीच शब्द 'or to the prescribed authority' बढ़ा दिये जांय । यह प्रस्ताव करता हूं।

जब हम मूल अधिनियम की जो नई धारा ७(सी) है उसको देखते हैं तो उसमें यह पाते हैं कि आखिर में जब कि हम लैंडलार्ड को मौका देते हैं कि यह उस जमा की हुई रक़म को ले सके और उसके बारे में सूचना दे तो उसमें यह लिखा गया है कि वह टेनेण्ट को सूचना दे। उसमें यह नहीं है कि वह डी० एस० ओ०, डी० एम० या रेंट कंट्रोलर को भी सूचना दे सके । मैं यह समझता हूं कि कहीं-कहीं ऐसा होता है कि खाली प्रेस्टिज की खातिर लैंडलार्ड समझले कि मैं क्यों झुकूं और टेनेण्ट को खासतौर से खबर दूं। तो झगड़े को कम करने के लिये और मुकदमे को कम करने के लिये यह सहूलियत हो सकती है । जहां ऐसे मामले सामने आते हैं इसमें दोनों को सहूलियत है किरायेदार को और लैंड लार्ड को इन दोनों को अपने झगड़े को कम करने के लिये और मन मुटाव को कम करने के लिये यह सहूलियत दी जा सकती है । अगर कोई अथारिटी, चाहे वह रेंट कंट्रोल आफिसर हो, जिला मैजिस्ट्रेट हो, एस० डी० ओ० हो या और कोई भी आफ़िसर हो जिसको आप अख्तयार दे देंगे तो वह खबर देगा और वहां से मकान वाला अपना रुपया ले आयेगा । यह तो एक फार्मल सा संशोधन है इसमें बहुत बड़ा सिद्धांत भी नहीं है । जो धारा ७ (सी) है, उसके मुताबिक वह कोर्ट से जा कर ले सकता है । मैं समझता हूं कि यह प्रेस्क्राइब्ड अथारिटी की बात को माननीय सभा सचिव स्वीकार करेंगे और दोनों को सहूलियत देंगे।

श्री बनारसी दास---यह संशोधन श्री नारायणदत्त जी तिवारी की ओर से एक भ्रान्ति के आधार पर पेश किया गया है। यदि वह गौर के साथ इस धारा ८ के ७(सी) को पढ़ने का कष्ट करते तो यह उनको मालूम हो जाता । उसमें यह साफ लिखा हुआ है कि अदालत के अन्दर टेनेण्ट रुपया जमा करेगा तो फिर आप चाहते हैं कि इसी अरसे में लैंडलार्ड अपनी लिखित स्वीकृति दे देता है तो उसके लिये अलग आप चाहते हैं कि प्रेस्क्राइब्ड अथारिटी होनी चाहिये लेकिन धारा ४ की उपधारा ४ को अगर श्री नारायणदत्त जी गौर के साथ पढ़ें तो उसमें यह लिखा हुआ है कि:---

"On any deposit being made under sub-section (1) the Courts shall cause a notice of the deposit to be served on the landlord, and the amount of deposit may be withdrawn by the landlord on application made by him to the Court in this behalf."

तो यह धारा ४ इतनी साफ है कि जो खुद बतलाती है कि क्या होना है । जब रुपया जमा अदालत में हो गया तो अदालत उसके लिये जिम्मेदार होगी। कोर्ट का यह फर्ज होगा कि वह टेनेण्ट और लैंडलार्ड को इस बात की खबर दे कि डिपोजिट अदालत में जमा हो गई है । वह कोर्ट स्वयं इसकी जिम्मेदार होगी कि वह सूचना दे । प्रेस्क्राइब्ड अथारिटी के हो जाने से इसमें और भी विलम्ब होगा । मौजूदा क़ानून के अनुसार कोर्ट ही खुद इसकी खबर देगी और लैंडलार्ड उसके अनुसार अदालत से रुपया ले सकता है । यह बात साफ है और यह चीज उसकी स्वीकृति की सूचक हो सकती है । इसलिये मैं आशा करता हूं कि माननीय नारायण-दत्त जी इसको वापस लेने की कृपा करेंगे, क्यों कि इससे उनका मन्शा तो पूरा हो ही जाता है और जो असुविधा उनको मालूम होती थी वह दूर हो जाती है । इसलिये मैं समझता हूं कि जो संशो-धन उन्होंने पेश किया है उसको धारा ४ के पढ़ने के बाद वापस लेने की कृपा करेंगे ।

श्री नारायणदत्त तिवारी---अध्यक्ष महोदय, जो मैंने यह संशोधन रखा था तो उसके जवाब में माननीय सभा सचिव कहते हैं कि मुझे भ्रान्ति हो गई है, लेकिन मैं देखता हूं कि इसके अन्दर जितनी बात है उससे मुझे यही मालूम होता है कि उनको भ्रान्ति खुद ही हो गई है । मैंने उस धारा चार को पढ़ा है उसके अनुसार देखा जाय तो यह बात बिलकुल साफ है और यह धारा बतलाती है कि इसके अन्दर संशोधन की जरूरत है उसमें यह लिखा हुआ कि:---

"unless the landlord in the meantime signifies by notice in writing to the tenant his willingness to accept."

जब तक आप इसको इसी तरह रखते हैं और प्राविजन भी इसमें इसी तरह का रहता है तो इसमें संशोधन की जरूरत है । और दूसरी तरफ आप कहते हैं कि कोर्ट में डिपोजिट हो जायगा और वह टेनेण्ट और लैंडलार्ड को खबर दे और दूसरी तरफ कहते हैं कि कोर्ट में एप्लीकेशन (आवेदन-पत्र) दे। अगर दोनों आदमियों में समझौता हो जाता है तो कोर्ट में जाने की बात भी नहीं आयेगी और वह रुपया वापस ले लेंगे जो कि अदालत में जमा किया हुआ है । अगर किसी अधिकारी का नाम इस तरह से आप रख दें तो उससे भी सहूलियत हो जायगी। यह बात समझ में नहीं आयी कि टेनेण्ट को आप बीच में क्यों ले आये ? अगर माननीय सभा-सचिव चाहते हैं कि मैं संशोधन वापस ले लूं तो वह यह घोषणा करें कि "अनलेस" से लेकर आखिर तक यानी "एक्सेप्ट" तक डिलीट कर दिया गया और यदि वह ऐसा नहीं कर सकते तो मेरा संशोधन बिलकुल ठीक है और उनकी सफ़ाई बिलकुल ग़लत है ।

श्री बनारसी दास---अध्यक्ष महोदय, अभी जो नारायणदत्त जी ने कहा मैं उनसे फिर निवेदन करना चाहता हूं कि ७ (सी) जो है वह बिलकुल ठीक है और उसका अर्थ यह है कि टेनेण्ट ने जो किराया जमा किया उसमें लिखा है कि जमा करता रहेगा जब तक कि लैंडलार्ड राइटिंग में कनसेण्ट (सम्मित्त) न देदे। इसका अर्थ तो यह है कि कोर्ट में रुपया जमा हो गया और उसके पास कोर्ट से इत्तला भी नहीं पहुंची और इसी दौरान में अगर लैंडलार्ड और टेनेण्ट के दरम्यान फैसला हो जाता है और अगर लैंडलार्ड टेनेण्ट को स्वीकृति दे देता है

तो ऐसी सूरत में उसको जमा करने की जरूरत नहीं होगी और वह अपना रुपया ले लेगा लेकिन यदि जैसा कि लिखा है इस प्रकार की कोई बात नहीं होती तो कोर्ट की सूचना का इंतजार किया जायगा । इसलिये दोनों बातें अपनी जगह सही हैं । बात यह है कि जब वह एक चीज को पढ़ते हैं तो उसके कनटेक्स्ट (प्रसंग) को भूल जाते हैं और इसलिये उनको भ्रम हो जाता है । अगर वह ७ (सी) और धारा ४ को पढ़ें और दोनों का अर्थ एक साथ पढ़ें तो मालूम होगा कि संशोधन की कोई आवश्यकता नहीं है । इसलिये मैं इस संशोधन को मानने में असमर्थ हूं ।

अध्यक्ष---प्रश्न यह है कि खंड ८ के अन्तर्गत मूल अधिनियम में प्रस्तावित नई धारा ७ (सी) की उपधारा (१) की पंक्ति ६ में शब्द "to the tenant" व शब्द "his willingness" के बीच में शब्द "or to the prescribed authority" बढ़ा दिये जायं ।

(प्रश्न उपस्थित किया गया और अस्वीकृत हुआ ।)

श्री नारायणदत्त तिवारी---आदरणीय अध्यक्ष महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूं कि खंड ८ के अन्तर्गत मूल अधिनियम में प्रस्तावित नई धारा ७ (सी) की उपधारा (१) के अन्त में शब्द " to accept " के बाद शब्द " such deposited rent " बढ़ा दिये जायं ।

आदरणीय अध्यक्ष महोदय, अगर हम ध्यान पूर्वक इस धारा ७ (सी) (१) को पढ़ें तो इसके आखिर में लिखा है कि :

"Unless the landlord in the meantime signifies by notice in writing to the tenant his willingness to accept."

इसके अनुसार मैं यह पूछना चाहता हूं कि एक्सेप्ट क्या करेगा ? वह टेनेंट को किस चीज को स्वीकार करने के लिये लिखेगा । अगर्चे हम यहां पर कोई चीज लिख रहे हैं तो वह साफ होना चाहिये कि वह क्या चीज एक्सेप्ट करेगा । इसलिये "सच डिपाजिटेड रेन्ट" का बढ़ाना आवश्यक है । जैसा उन्होंने कहा कि जो जमा कर दिया जाय उसको लेने को तैयार हैं और जब वह यह लिख देगा तो इसके अर्थ यह होंगे कि भविष्य में भी वही किराया लेने को मैं तैयार हूं । जब पुराने पीरियड का हो गया तो भविष्य के लिये भी वही एक्सेप्ट करना चाहिये । इसलिये "सच डिपाजिटेड रेण्ट" बढ़ाने से आशय ठीक हो जाता है । यह कोई सिद्धान्त की बात पर संशोधन नहीं है वरन् मायनों को पूरा करने के लिये है । आशा है मंत्री जी इसे स्वीकार करेंगे ।

श्री बनारसी दास---अध्यक्ष महोदय, जैसा कि स्वयं श्री नारायणदत्त जी ने कहा कि यह संशोधन बिल की धाराओं पर या बिल पर कोई मेटीरियल असर डालने वाला नहीं है और शाब्दिक है । इसलिये जो कुछ इसमें लिखा है अगर वैसे ही रहने दिया जाय तो उसमें कोई परेशानी नहीं होगी । यदि लैंडलार्ड स्वीकार करेगा तो इसमें "इन राइटिंग" लिखा हुआ है और आगे के लिये भी लिखा है कि "एनी सबसिक्वैन्ट रेण्ट," तो इससे हर बात साफ़ हो जाती है । इसलिये इन शब्दों को बढ़ाना मुझको अनावश्यक मालूम होता है । इसलिये यह जो मौजूदा जिस प्रकार का क्लाज है और उसकी जो मौजूदा शब्दावली है वही उसके अर्थ को व्यक्त करने के लिये काफ़ी है । इसलिये मैं इस संशोधन को स्वीकार नहीं कर सकता ।

अध्यक्ष---प्रश्न यह है कि खंड ८ के अन्तर्गत मूल अधिनियम में प्रस्तावित धारा ७ (सी) की उपधारा (१) के अंत में शब्द " to accept" के बाद शब्द "such deposited rent" बढ़ा दिये जायं ।

(प्रश्न उपस्थित किया गया और अस्वीकृत हुआ ।)

श्री नारायणदत्त तिवारी—माननीय अध्यक्ष महोदय, मेरा संशोधन इस प्रकार है—

खंड ८ के अन्तर्गत मूल अधिनियम में प्रस्तावित धारा ७ (ई) की उपधारा (१) के अन्त में शब्द "custom" के बाद शब्द "Periodically and annually" बढ़ा दिये जायं।

श्रीमन्, धारा ७ (ई) की उपधारा (१) इस प्रकार है—

"Every landlord shall be bound to keep the accommodation in the occupation of a tenant wind-proof and water-proof and to carry out other repairs which he is bound to make by law, contract or custom"

तो यहां तक तो धारा का मतलब बिलकुल साफ है लेकिन इसमें समय नहीं दिया हुआ है कि कितने अर्से में उसको करनी पड़ेगी। पीरिओडिकली उसको करनी पड़ेगी यह नहीं बताया गया वह ३ साल में, ४ साल में या १ साल में कब करायेगा यह बिलकुल उसकी मर्जी पर छोड़ दिया गया है। सरकार बम्बई की मिसाल देती है और कहती है कि साल में किरायेदार १ माह का किराया काट कर मरम्मत करा सकता है, या कोर्ट में दावा कर सकता है। इसको और स्पष्ट करने के लिये मेरा सुझाव है कि इसमें पीरिओडिकली और ऐनुअली और जोड़ दिया जाय ताकि क़ानूनी रूप से उसको सालाना मरम्मत करनी लाजिमी हो जाय। ताकि मकान की सालाना मरम्मत भी होती रहे और उसका जो मूलधन है वह भी नष्ट न हो तथा व्याज के रूप में उसका किराया भी चलता रहे। जब आप इसको कानून में रख देंगे तो मरम्मत आदि कराना उसके लिये लाजिमी हो जायगा। मेरा खयाल है जब आपने "बाई ला, काण्ट्रेक्ट और कस्टम" रखा है तो फिर इस संशोधन को मानने में भी आप को कोई आपत्ति नहीं होगी।

श्री बनारसी दास—अध्यक्ष महोदय, यदि आप ध्यान से देखें तो आप को मालूम होगा कि इस धारा में शब्द "बाई ला, काण्ट्रेक्ट और कस्टम" आये हैं। मान लीजिये कि कांट्रेक्ट में कहा गया है कि ६ महीने के अन्दर मरम्मत होनी चाहिये, लेकिन आप कहते हैं कि नहीं १ साल के अन्दर होनी चाहिये। इसी तरह दूसरी चीज 'ला' लिखी हुई है जहां उसके बारे में जो 'लाज' हैं उसके अनुसार उसकी मरम्मत होगी। अगर किसी मकान के बारे में कोई 'ला' भी अप्लाई नहीं होता तो आगे कस्टम शब्द का प्रयोग किया गया है। अब कस्टम ६ महीने का भी हो सकता है और साल भर का भी हो सकता है। फिर अगर आप का अमेंडमेंट मान लिया जाता है तो उसका मतलब सिर्फ साल में एक बार हो जायगा।

इसके बाद धारा २ में यह साफ लिखा हुआ है—

"In sub-section (1) repair includes annual whitewashing, recolouring and periodical repairs."

मैं समझता हूं जब कोई इन नीचे की पंक्तियों को पढ़ लेगा तो फिर उसको कोई शुबहा रह ही नहीं सकता। उसमें साफ लिखा हुआ है कि "रिपेयर इन्क्लूड्स ऐन्युअल ह्वाईट वाशिंग, रिकलरिंग एण्ड पीरिओडिकल रिपेयर्स" इन शब्दों से माननीय नारायणदत्त जी का जो मतलब है वह बिलकुल साफ हो जाता है। अगर माननीय नारायणदत्त जी "ला, काण्ट्रेक्ट और कस्टम' शब्दों तथा उसके नीचे की उपधारा को गौर से पढ़ें तो उनको मालूम होगा कि उनके संशोधन की आवश्यकता ही नहीं रहती। इसलिये खेद है कि मैं उनके संशोधन को स्वीकार नहीं कर सकता।

श्री नारायणदत्त तिवारी—माननीय अध्यक्ष महोदय, माननीय सभासचिव ने बड़े ही सुन्दर शब्दों में जो मेरे संशोधन को तोड़ा मरोड़ा है उसके लिये मैं उनको बधाई देता हूं। उन्होंने कहा कि मुझे पहले ही समझ लेना चाहिये था कि कस्टम क्या है और कंट्रेक्ट क्या है और वह ला से गवर्न होता है। तो वह बतलायें कि वह कौन सा ला है कौन से ऐक्ट का है जो यहां पर लागू होगा। डिस्ट्रिक्ट मैजिस्ट्रेट का जो एलाटमेंट है वह

तो कंट्रेक्ट हो नहीं सकता और जो कंट्रेक्ट होता है वह इतनी जल्दी में होता है क्योंकि किरायेदार जब मकान लेते हैं तो इतना जल्दी में होता है कि बाज-बाज तो कंट्रेक्ट तक होते नहीं हैं। जहां तक कस्टम्स की बात है तो अगर कस्टमरी लाज़ बनाने हैं तो फिर इस ऐक्ट की क्या आवश्यकता है। हमारे यहां की भारतीय संस्कृति ही ऐसी है, वह तो इतनी उदार है कि लोग मेहमान का आदर सत्कार तो करते ही हैं और फिर किरायेदार से वह कहेगा कि आप हमारे अतिथि हैं, आपसे किराया लेने की जरूरत क्या है। तो फिर ला वगैरह बनाने की जरूरत क्या है। सब सेक्शन २ में साफ कर दिया है कि "अन्डर सेक्शन वन् ऐनुअल रिपेयर्स मीन्स ह्वाइट वाशिंग, रिकलरिङ्ग" अगर ऐनुअल रिपेयर्स भी होता तो समझ में बात आ सकती थी। वह सफेदी करा देगा और कहेगा बस इतने ही से मतलब ऐनुअल रिपेयर्स से है तो मैं इस परिभाषा को मानने के लिये तैयार नहीं हूं। पीरियाडिकल रिपेयर्स होना जरूरी है लेकिन परिभाषा से यह बात साफ नहीं होती है। अगर किसी की एक छत टूट गई तो इस ऐक्ट के अनुसार तो जब उसका पीरियड हो दो साल, तीन साल तो कहेगा कि अब यह उसी वक्त हो सकेगा। फिलहाल आप उसको खुद ठीक करा लीजिये और जब हमारा टाइम आयेगा तब उसमें रिपेयर्स होंगी। तो इस तरह से मेरे संशोधन को तोड़ मरोड़ कर उसका अपभ्रंश करके अस्वीकार करना मैं समझता हूं कि किसी भी संशोधन को न मानने के इरादे का परिचायक है चाहे वह संशोधन कोई भी माननीय सदस्य पेश करें।

श्री बनारसी दास——श्रीमन्, अभी श्री नारायणदत्त जी ने पुनः जो विचार इस संशोधन पर व्यक्त किये हैं वह ठीक नहीं है। उनको मालूम होना चाहिये कि सन् ४६ के पहले और उसके बाद भी किरायानामा होता था जिसमें शर्त होती है कि सालाना या ६ महीने में रिपेयर्स होंगे। अगर इस कस्टम या कंट्रेक्ट को नहीं माना जाता है तो फिर उनको मजबूर नहीं किया जा सकता कि वह रिपेयर्स करावें और इसके अतिरिक्त उसको गौर से पढ़ें तो उसमें साफ लिखा हुआ है कि 'विन्डप्रूफ ऐंड वाटर प्रूफ' इसलिये मकान मालिक के लिये ऐसा करना अनिवार्य है। इसके अलावा सेक्शन (७) डी में यह शब्द लिखे गये हैं कि :

"In sub-section (1), repair includes annual whitewashing, recolouring and periodical repairs.' '

अगर कोई मकान मालिक किसी मकान की अमेनिटीज़ को कट आफ़ कर देता है तो टिनेंट डिस्ट्रिक्ट मैजिस्ट्रेट को ऐप्रोच कर सकता है। तो अगर वह इस विधेयक को पढ़ें तो इस संशोधन का पेश करना बेकार सा ज्ञात होता है। इसलिये मैं इसको स्वीकार नहीं करता।

अध्यक्ष——प्रश्न यह है कि खंड ८ के अन्तर्गत मूल अधिनियम में प्रस्तावित धारा ७ (ई) की उपधारा (१) के अन्त में शब्द 'custom' के बाद शब्द 'periodically and annually"' बढ़ा दिये जायं ?

(प्रश्न उपस्थित किया गया और अस्वीकृत हुआ।)

श्री नारायणदत्त तिवारी——आदरणीय अध्यक्ष महोदय, आपकी आज्ञा से मैं प्रस्ताव करता हूं कि खंड ८ के अन्तर्गत मूल अधिनियम में प्रस्तावित धारा ७ (ई) की उपधारा (२) के अन्त के शब्द 'repairs' के बाद शब्द 'including drainage repairs' बढ़ा दिये जायं तथा उसके बाद निम्नलिखित प्रतिबन्ध बढ़ा दिया जाय :

"Provided that any such major or minor repair, periodically or annually, shall not be considered as a newly constructed accommodation, but only as an existing accommodation in every case."

श्रीमान्, मैं यह समझता हूं कि यह संशोधन इस ऐक्ट की महत्ता को देखते हुये स्वीकृत होना बहुत ही आवश्यक है। यह ठीक है जैसा कि मैंने पहले आम बहस के सिलसिले में कहा

[श्री नारायणदत्त तिवारी]

कि इसमें यह सहूलियत जरूर दी गयी है, जहां तक मरम्मत का सवाल है किरायेदारों को जरूर सहूलियत दी गयी हैं। इस सब-सेक्शन (२) में कहा गया है :

"In sub-section (1), repair includes annual whitewashing, recolouring and periodical repairs."

लेकिन आमतौर से देखा गया है कि अगर हम इस ड्रेनेज के मामले में और गंदगी को साफ करने के लिये इसको साफ नहीं करते हैं, तो इससे किरायेदारों को जो इतनी दिक्कत हो रही है वह दूर नहीं होगी। मुझे इस बात का अनुभव है। मान लीजिये दो मकान एक दूसरे से मिले हुये हैं। एक मकान के मालिक ने उस मकान की नालियों की, और पेशाब पाखाना वगैरह बहाने के लिये सफाई का इंतजाम, कंट्रेक्ट या कस्टम की बिना पर कर दिया। लेकिन दूसरे ने नहीं किया तो सारे मोहल्ले वालों को दिक्कत हो जाती है। या मान लीजिये चौमंजिला मकान है और वहां से टीन का पाइप पेशाब या गंदे पानी को नीचे फेंकता है। तो नतीजा यह होता है चौमंजिले से तिमंजिले में पानी आता है। मुझे नैनीताल का तजुर्बा है। वहां तीन-तीन चार-चार मंजिल के मकान हैं। चौमंजिले का गंदा पानी तिमंजिले और दुमंजिले पर आता है। तो इस बारे में साफ-साफ कोई प्राविजन नहीं है। व्हाइट वाशिंग को तो साफ कर दिया है, कि वह ऐनुअल रिपेयर्स में आती है। इसी तरह से ड्रेनेज को भी साफ कर देना चाहिये। जब सफेदी और रंगाई को इतना महत्व दिया गया है तो नाली वगैरह का भी इंतजाम ठीक होने के लिये गंदा पानी निकालने के लिये भी पूरा इंतजाम होना चाहिये। मेरा मतलब यह नहीं कि म्युनिसिपैलिटियों की नालियों का इंतजाम मकान मालिक करें। मेरा मतलब सिवर से नहीं है। मेरा मतलब घर के अन्दर जो नालियां और नल रहते हैं उनसे है। यह बात निर्विवाद है कि प्रत्येक स्थान पर किरायेदारों और मकान मालिकों के बीच में ड्रेनेज सिस्टम के संबंध में झगड़े हुआ करते हैं। और इसका महत्व सफेदी और रंगाई से अधिक है।

इसके बाद एक प्राविजन जोड़ने के लिये कहा गया है। जिसके जरिये 'एनी मेजर आर माइनर रिपेयर' मान लिया जाय कि एक कमरा टूट गया है, या कमरे की छत चूने लगती है, या दीवारें टूटने का डर होता है तो ऐक्ट के अनुसार मकान मालिक उस कमरे को दुबारा बनवा सकता है, या उस हिस्से को बनवा सकता है, या छत को दुबारा लगवा सकता है या दीवार दुबारा बनवा सकता है। तो क्या होगा इस ऐक्ट के अन्दर ऐसी गुंजाइश है कि यह कह दें कि न्यूली कांस्ट्रक्टेड अकोमोडेशन जो जनवरी, १९५१ के बाद बनी है क्योंकि अगर इस मूल अधिनियम में हम अकोमोडेशन की परिभाषा पढ़ें तो वह इस प्रकार है

"In this Act"——

(*a*) "Accommodation" means residential and non-residential accommodation in any building or part of a building and includes——

(*i*) gardens, grounds and outhouses, if any, appurtenant to such building or part of a building;

(*ii*) any furniture supplied by the landlord for use in such building or part of a building;

(*iii*) any fittings affixed to such building or part of a building for the more beneficial enjoyment thereof."

तो फीटिंग भी न्यु अकोमोडेशन में आ सकता है। बगीचे भी आते हैं, फर्नीचर भी आता है और पार्ट आफ ए बिल्डिंग भी आता है और वह एक कमरा भी हो सकता है। जहां पर पुराने मकानों की मरम्मत होती है वहां पर इसको लागू करने के लिये यह जरूरी है कि इसके लिये भी प्रावीजन होना चाहिये। यह संभव है कि इस तरह का दावा मकान-मालिक कर सकता है कि यह तो न्यूली कंस्ट्रक्टेड है। ऐनुअल रिपेयर हो, पीरियाडिकल

हो, मेजर हो, माइनर हो, या बगीचे में नई फुलवाड़ी लगावे और कह दे कि यह जनवरी १, सन् ५१ के बाद लगी है, यह गार्डन हमारा है और इस पर यह ऐक्ट लागू नहीं होता। मैं मिसाल के लिये आप से कहता हूं कि कोई ६ दर की दुकानें एक मंजली हैं। एक दूकान की मंजिल टूटने लगी है, वह उसको दोबारा बनवादे और कह दे कि ५ दूकानें पुराने ऐक्ट में आती हैं और छटी जो नई बनी है यह पार्ट आफ ए बिल्डिंग है, इसमें ऐक्ट लागू नहीं होता और इस तरह से वह मनमाना किराया वसूल करे। पुराने ऐक्ट में परिभाषा जो सरकार ने दी वह इस संशोधन के द्वारा डिलीट कर दी गई है। यह परिभाषा मूल अधिनियम के पेज ७ में है।

"A newly constructed accommodation shall be deemed to be vacant as soon as it is fit for occupation."

तो न्यूली कंस्ट्रक्टेड बिल्डिंग का जो झगड़ा था यह पहले भी था और अब तो और भी आवश्यक हो गया है कि हम साफ-साफ बतलायें कि १ जनवरी, सन् ५१ के बाद वह कौन से ऐसे अकमोडेशन हैं जो कि न्यूली कंस्ट्रक्टेड माने जा सकते हैं। यह सवाल उठ सकता है, चाहे माननीय मंत्री माने या न माने कि जो बिल्डिंग जनवरी, ५१ के बाद रिपेयर की जायंगी वे न्यूली कंस्ट्रक्टेड है या नहीं। इसको स्पष्ट करने के लिये मैंने संशोधन रखा है कि:

"Provided that any such major or minor repair, periodically or annually, shall not be considered as a newly constructed accommodation, but only as an existing accommodation in every case."

हां एक बात यह भी है कि जहां पर बिलकुल दूसरी पुरानी बिल्डिंग को तोड़ कर नई बनाई जाय वह तो नई मानी जा सकती है, लेकिन एक कमरे के बढ़ाने से न्यूली कंस्ट्रक्टेड नहीं कही जा सकती और न छत बदलने से, बगीचे में कोई पेड़ लगाने से या फर्नीचर लगा देने से न्यूली कंस्ट्रक्टेड बिल्डिंग में आती है। मुझे आशा है कि माननीय मंत्री जी मेरे संशोधन को स्वीकार करेंगे ।

श्री बनारसी दास---श्रीमन्, संशोधक महोदय ने एक बड़ा आश्चर्यजनक दावा किया है और जहां तक मैं समझता हूं वह इस धारणा से चलते हैं कि जिस कोर्ट में ऐसा दावा होगा उसमें साधारण विवेक भी नहीं है। मैं आपकी आज्ञा से ७ (डी) की उपधारा को पढ़ना चाहता हूं।

"The tenant in occupation of an accommodation may, if the landlord has contravened the provisions of this section, make an application to the District Magistrate complaining of such contravention.

और जो परिभाषा आपने अकोमोडेशन की पढ़ी उसमें सभी बातें आती हैं। इसका अर्थ यह है कि जो पजेशन में कोई भी टेनेंट जिस ऐकमोडेशन का हो और उस ऐकमोडेशन की व्याख्या भी विस्तार के साथ मूल अधिनियम की धारा २ के अन्दर कर दी गयी है, और यदि उनमें से कोई भी सुविधा उसको नहीं है तो वह जिला मैजिस्ट्रेट के पास जा सकता है। तो इसलिये आप उसमें ड्रेनेज को भी शामिल करना चाहते हैं। तो यदि उस ऐकमोडेशन की व्याख्या में कि जो उसके कब्जे में है यदि नाली देता है तो वह उसको एक अमेनिटी हो जाती है जोकि ७ (डी) के अन्दर आ जाती है और यह मकान के मालिक का फर्ज होगा कि नाली की भी मरम्मत कराये। आप उसको एक विशेष स्थान देना चाहते हैं। मैं समझता हूं कि उसकी कोई आवश्यकता नहीं है और न अनुभव से यह मालूम होता है कि सालाना नालियों की मरम्मत की आवश्यकता होती है। यदि आपके इस संशोधन को मान लें तो उससे झगड़ा भी पैदा हो सकता है कि नाली की लैंग्थ क्या होगी जो पहले अमेनिटी के अन्दर शामिल थी। हो सकता है सड़क पर नाली के पानी का दावा करें और यह कोर्ट के सामने दावा जाय और झगड़ा हो सकता है।

फिर आगे आप एक उसमें प्रतिबन्ध लगाना चाहते हैं। आप यह कहते हैं कि इस प्रकार की मरम्मत चाहे मेजर हो या माइनर हो उसको नया कांस्ट्रक्शन नहीं कहा जायगा।

[श्री बनारसी दास]

मैं समझता हूं इसके लिये एक कानून के बड़े पंडित की और एक बड़े मेधावी आदमी की जरूरत है कि जो इस तरह का फैंटेस्टिक दावा कोर्ट के सामने जाकर करे। अगर कहीं कड़ियां गिर गयी हैं या दीवार गिर गयी है और उसका कोई अर्थ लगाने की कोशिश करे कि यह तो नया कांस्ट्रक्शन है तो यह तो उत्तरी ध्रुव, दक्षिणी ध्रुव हो गया। फिर तो एक एनार्की (अराजकता) हो जायगी, कानून का इंटरप्रेटेशन करने की क्या जरूरत है। इसलिये यह जो प्रतिबन्ध है बहुत अनावश्यक है। इसकी कोई जरूरत नहीं है इसलिये मैं इसको स्वीकार नहीं कर सकता।

श्री नारायणदत्त तिवारी---आदरणीय अध्यक्ष महोदय, माननीय सभासचिव जी ने मेरे संशोधन के प्रत्युत्तर में बोलते हुये एक ऐसी दलील दी कि जो मैं समझता हूं कि एक अनावश्यक दलील थी। उन्होंने कहा कि यह कोर्ट तो नहीं है कि हम कानून का इंटरप्रेटेशन करने लगें कि ला क्या है। जब यहां पर कानून बनाने के लिये सदन इकट्ठा हुआ है तो इंटरप्रेटेशन तो हमको करना ही पड़ेगा। माननीय मंत्री जी और सभासचिव जी तो हमेशा इंटरप्रेटेशन करते हैं आज विरोधी दल की तरफ से इंटरप्रेटेशन हो गया तो क्या हो गया। जब कानून बनाने वाले ही इंटरप्रेटेशन न करें तो कानून जब बन जायगा तो और लोग उसका कैसे इंटरप्रेटेशन करेंगे। तो यह तो एक बिलकुल अनावश्यक दलील है।

इसके बाद उन्होंने सवाल उठा दिया एकोमोडेशन का और कहा कि इस बात को तो कोई बड़ा भारी पंडित ही उठा सकता है। हमें तो मालूम है कि जमींदारी अबोलिशन को डिले करने के लिये अभी कल तक हाई कोर्ट के अन्दर ऐसे-ऐसे कंटेंशंस (तर्क) जमींदारों की तरफ से उठाये गये जिनकी कल्पना न सरकार करती थी और न कोई पंडित करता था। तो यह तो हुआ है। जब किसी का इसमें स्वार्थ होगा तो वह ऐसी-ऐसी दलीलों को रखेगा कि जिनकी कल्पना भी नहीं की जा सकती है। मदरास वगैरह में जो ऐक्ट है वह इन्हीं कारणों से अल्ट्रावाइर्स हुआ है जिसका सदन को पता नहीं है। तो इन सब बातों को देखना सदन का कर्तव्य है और यह हमारा अधिकार है कि हम सब दृष्टिकोणों से देखें कि हम जिन धाराओं को पास कर रहे हैं उनका इंटरप्रेटेशन कोर्ट कैसे करेगा, वकील कैसे करेंगे और जनता कैसे करेगी। तो इसी खतरे को देख कर कि शायद कोई मकान मालिक ऐसी बातें उठा दे यह संशोधन रखा गया था और मैं इसको वापस लेने के लिये तैयार नहीं हूं।

श्री बनारसी दास---श्रीमन्, मुझे कुछ अधिक नहीं कहना है। मैं तो समझता हूं कि इस विधेयक की धारायें बहुत ही स्पष्ट हैं। इसमें कोई भी ऐसा इंटरप्रेटेशन नहीं हो सकता कि किसी प्रकार की रिपेयर को कोई नयी बिल्डिंग समझ लें। मुझे दुःख है कि मैं इस संशोधन को स्वीकार नहीं कर सकता।

अध्यक्ष---प्रश्न यह है कि खंड ८ के अन्तर्गत मूल अधिनियम में प्रस्तावित धारा ७ (ई) की उपधारा (२) के अन्त के शब्द "repairs" के बाद शब्द "including drainage repairs" बढ़ा दिये जायं तथा उसके बाद निम्नलिखित प्रतिबन्ध बढ़ा दिया जाय ---

Provided that any such major or minor repair, periodically or annually shall not be considered as a newly constructed accommodation, but only as an existing accommodation in every case."

(प्रश्न उपस्थित किया गया और अस्वीकृत हुआ।)

श्री कमला सिंह (गाजीपुर)---माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूं कि खंड ८ के अन्तर्गत मूल अधिनियम में प्रस्तावित धारा ७ (ई) की उपधारा (३) की पंक्ति ५ में शब्द "one" के स्थान पर शब्द "two" रख दिया जाय।

जहां तक इस ऐक्ट का सवाल है यह सारे उत्तर प्रदेश में लागू होता है जब तक कि नोटिफिकेशन द्वारा यह घोषित न कर दिया जाय कि किसी खास स्थान पर यह लागू नहीं होगा। ऐसी हालत में अगर कानून की दृष्टि से देखाजाय तो यह ऐक्ट छोटे से लेकर बड़े मकानात जितने इस प्रदेश के अन्दर होंगे उन सब पर लागू होगा। यह भी देखा गया है कि उन मकानों का किराया एक रुपया से लेकर सौ रुपया तक या उससे भी अधिक हो सकता है। इस सदन को मालूम है कि यह मंहगी का जमाना है, मजदूरी बहुत बढ़ गयी है और जितने भी सामान हैं वे सब बहुत मंहगे हो गये हैं। ऐसी हालत में मरम्मत कराने में बहुत काफी पैसे की जरूरत होगी। एक छोटा मकान जिस का किराया एक या दो रुपया महीना है उसके लिये आप यह कोशिश करें कि उसकी रिपेयरिंग एक महीने के किराये से हो जाय तो यह असंभव होगा। ऐसी हालत में इन चीजों को देखते हुये मैंने जो प्रस्ताव उपस्थित किया है कि एक महीने के बजाय दो महीने कर दिये जायं, मुझे उम्मीद है कि माननीय मंत्री जी सहर्ष स्वीकार करेंगे।

श्री बनारसी दास—अध्यक्ष महोदय, यह संशोधन जो पेश किया गया है इसकी आवश्यकता न होती यदि इसके नीचे उपधारा ४ को संशोधक महोदय ने पढ़ लिया होता कि एक तरफ तो एक महीने का किराया खर्च किया जायगा उसकी सालाना मरम्मत आदि, परन्तु दूसरी तरफ यदि विशेष मरम्मत की जरूरत हो तो उसकी व्यवस्था उपधारा ४ के अन्दर कर दी गयी है। यदि आप के संशोधन को मान लिया जाय तो इसका मतलब यह होता है कि उपधारा ४ के अन्दर जो उसको खर्च करना पड़ेगा उसके अतिरिक्त दो महीने का किराया सालाना मरम्मत आदि पर वह खर्च करे। मैं समझता हूं कि यह मकान मालिकों के साथ ज्यादा ज्यादती होगी। इस कानून की मंशा जहां एक तरफ यह है कि किरायेदारों को ज्यादा किराया न देना पड़े वहां साथ ही हम यह भी चाहते हैं कि मकान मालिकों के साथ कोई ज्यादती न हो। इस लिये जहां एक महीने का किराया सालाना मरम्मत के लिये रखा गया है, वहां यह भी रखा गया है कि विशेष मरम्मत के लिये वह मुंसिफ साहब के यहां कोई भी एमाउन्ट निश्चित करा सकता है। ऐसी स्थिति में मैं इसके स्वीकार करने में असमर्थ हूं।

श्री कमला सिंह—माननीय अध्यक्ष महोदय, माननीय मंत्री जी के भाषण को सुनने के बाद यह स्पष्ट है कि उपधारा ३ के इन शब्दों को "If the landlord fails to carry out the annual white-washing" वे पढ़ना भूल गये हैं। यदि आप देखें तो जितने लैंड लार्ड्स या मकान मालिक हैं उनको पहले इस बात का मौका दिया जाता है कि वे खुद ही रिपेयरिंग आदि करावें, परन्तु जब वे ऐसा नहीं करते हैं तब यह चीज की जाती है कि एक महीने या दो महीने का किराया ठीक तरीके पर खर्च करने का अधिकार टेनेंट्स को होता है। ऐसी हालत में मैं समझता हूं कि जो संशोधन मैंने पेश किया है वह बहुत ही ठीक होगा।

अध्यक्ष—प्रश्न यह है कि खंड ८ के अन्तर्गत मूल अधिनियम में प्रस्तावित धारा ७ (ई) की उपधारा (३) की पंक्ति ५ में शब्द "one" के स्थान पर शब्द "two" रख दिया जाय।

(प्रश्न उपस्थित किया गया और अस्वीकृत हुआ।)

श्री नारायणदत्त तिवारी—आदरणीय अध्यक्ष महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूं कि खंड ८ के अन्तर्गत मूल अधिनियम में प्रस्तावित धारा ७ (ई) की उपधारा (७) की पंक्ति २ व ३ में शब्द "due to the" व शब्द "fault" के बीच शब्द "apparent and absolute" बढ़ा दिये जायं।

[श्री नारायणदत्त तिवारी]

अगर हम धारा ७ (ई) की उपधारा (5) को देखें तो वह इस प्रकार है कि :

"No order for carrying out repairs under sub-section (5) shall be made if the Munsif is satisfied that the repairs involved were due to the fault of the tenant."

यह उपधारा ७ जैसा कि मैंने पहले भी निवेदन किया था कि सारी उपधारा ७ (ई) के महत्व को खत्म करती है चूंकि यह लैंड लार्ड को मौका देती है कि जैसे ही किसी किरायेदार की अप्लीकेशन आयेगी कि साहब हमारे मकान की मरम्मत नहीं हुई, यह फलानी जगह पर टूट गया है और उसकी मरम्मत नहीं हुई है, तो उसके जवाब में लैन्ड लार्ड यह कहेंगे मुंसिफ साहब के यहां कि साहब इसमें हमारी गलती नहीं है, यह तो टेनेंट की गलती है। मैं समझता हूं कि ९५ फ़ीसदी केसेज में आपने दरवाजा खोल दिया है कंटेस्ट करने का और लैंडलार्ड यह कहें कि इसमें टेनेंट का फाल्ट था। गलती तो जरा सी बात में साबित हो सकती है। मान लिया जाय कि आंधी आई और उससे शीशे टूट जाते हैं तो लैंड लार्ड कह देगा कि यह तो टेनेंट का कसूर है। जब आंधी आई थी तो चिटकनी लगा देनी चाहिये थी। खिड़कियां खुली थीं इसलिये आइने टूट गये। यह फाल्ट टेनेंट का है। इतना कह कर वह बन्द कर सकता है। लेकिन यह मैं मानता हूं कि बहुत से जैनविन केसेज भी हो सकते हैं। लेकिन टेनेंट को राहत देने के लिये फाल्ट के साथ-साथ ऐब्सोल्यूट और ऐपैरेंट यदि रखा जायगा तो ठीक है वरना यह कानून ज्यादा सख्त हो जायगा। इससे टेनेंट को थोड़ी सी राहत मिल जायगी। जहां पर दावा सही है और टेनेंट की गलती से मरम्मत की आवश्यकता हुई है, तो इस शब्द से कानून स्पष्ट हो जाता है और टेनेंट को राहत मिलती है।

इसके साथ-साथ और भी बहुत सी बातें हैं। एक तो यह है कि धारा ७ (ई) में हमने लैन्डलार्ड को तो मौका दिया है। अगर मुंसिफ डिक्री कर देता है कि टेनेंट एक महीने का किराया रिपेयर्स में लगा सकता है तो लैंडलार्ड उसकी अपील कर सकता है, लेकिन टेनेंट अपील नहीं कर सकता है। यदि कर सकता हो तो माननीय सभा सचिव बतलायेंगे।

"An appeal shall lie from the order of the Munsif under sub-section (5) or (6) as if it were a decree and the order passed in appeal shall be final."

तो आपने धारा ५-६ में लैंडलार्ड के खिलाफ़ कोई चीज जाती है और उसके ऊपर डिग्री होती है तो उसको अधिकार आपने दे दिया है कि वह अपील कर सकता है। अगर टेनेंट की गलती बतलाई जाती है तो आपने कहीं भी उसके लिये अपील करने का अधिकार नहीं रखा है। यह भी एक दृष्टांत इस बात का है कि इस ऐक्ट में कितनी खामियां रह गई हैं। आपने लैंडलार्ड को तो एक मौका दिया है लेकिन टेनेंट को कोई मौका नहीं दिया। इसलिये ऐसा कानून बनाया जाय जिससे टेनेंट को भी मौका मिले। एक तरफ तो आप टेनेंट को अपील की गुंजाइश न दें और दूसरी तरफ ला को भी स्पष्ट न करें तो यह अन्याय होगा। लैंडलार्ड के खिलाफ़ मुंसिफ़ का फैसला फायनल नहीं है और टेनेंट के लिये फाइनल है। जहां पर आपने लैंडलार्ड के हक में डिसक्रीशन दिया है तो इस संशोधन को स्वीकार करने में कोई आपत्ति नहीं होनी चाहिये। इससे टेनेंट को थोड़ी सी राहत मिल जाती है।

श्री बनारसी दास—श्रीमान्, यदि आपका संशोधन स्वीकार किया जाय तो यह उपधारा इस तरह से पढ़ी जायगी—

"If the Munsif is satisfied that the repairs involved were due to the apparent and absolute fault of the tenant."

इसमें श्री नारायणदत्त जी स्वीकार करते हैं कि संतोष तो मुंसिफ का ही होना है।

"If the Munsif is satisfied that the repairs involved were due to the fault of the tenant."

आप चाहते हैं कि इसमें ऐब्सोल्यूट और ऐपैरेंट का ऐडजक्टिव और लगा दिया जाय। इसकी कोई जरूरत नहीं है। दूसरे यह कि फिर भी मुंसिफ के डिसक्रीशन पर ही छोड़ते हैं।

फाल्ट, फाल्ट ही है। आप ऐसा क्यों मानते हैं कि जो मुंसिफ निश्चय करेगा उसके दिमाग में यह प्रश्न नहीं आयगा कि यह फाल्ट ऐब्सोल्यूट ऐंड एपैरेंट है। आपके लिये एपैरेंट फाल्ट हो सकता है और मुंसिफ के लिये नहीं। इसलिये इस संशोधन की कोई आवश्यकता नहीं है। जो चीज आपको ऐपेरेंट मालूम होती है वह मुंसिफ को भी एपेरेंट मालूम होगी। इसलिये जो शब्द आप प्रोपोज करते हैं वह अनावश्यक है। मुंसिफ संतुष्ट हो जायं यही बहुत काफी है।

श्री मदनमोहन उपाध्याय (जिला अलमोड़ा)——माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं आपकी आज्ञा से यह कहना चाहता हूं कि कल से बराबर इस सदन में माननीय नारायणदत्त जी और माननीय बनारसी दास जी में शब्दों की लड़ाइयां हो रही हैं। क्योंकि यह आखिरी संशोधन, था, मैंने समझा कि मैं भी इस पर बोलूं ताकि यह न हो कि इस सदन में दो ही साहब बोलने वाले हैं।

अध्यक्ष——केवल इसीलिये बोलने की इजाजत नहीं दे सकता।

श्री मदनमोहन उपाध्याय——संशोधन पर भी बोल रहा हूं। मैं यह जानता हूं कि माननीय मंत्री जी एक शब्द, एक कामा भी चाहे गलत छपा हो उसके निकाल देने के लिये कहा जाय तो उसे निकालने के लिये तैयार नहीं हैं। कल मैंने एक बात कही थी कुमायूं में जो सिस्टम हैं उसके बारे में कहा था। मुझे अफसोस है कि कल माननीय मंत्री जी यहां मौजूद नहीं थे। इसलिये मैं खड़ा हुआ हूं यह बतलाने के लिये कि पहाड़ में डिप्टी कमिश्नर इन्चार्ज कुमायूं डिवीजन जो कि नैनीताल, गढ़वाल और अलमोड़ा का भी कमिश्नर समझा जाता है, उन्हीं को सारे अधिकार होते हैं। मैंने माननीय मंत्री जी से कहा था कि जहां तक अपीलों का सवाल है वह कमिश्नर के पास चली जाती हैं। मैंने इसीलिये कहा था कि जहां तक कुमायूं का सवाल है वहां कमिश्नर के बजाय डिप्टी कमिश्नर कुमायूं डिवीजन रख दिया जाय, जिसके पास अपीलें जाया करें, लेकिन माननीय मंत्री जी इसे मानने को तैयार नहीं हुये। माननीय मंत्री जी हमारी किसी बात को मानने को तैयार नहीं होंगे, लेकिन फिर भी मैं इस संशोधन को जो इस सदन के सामने माननीय नारायण दत्त जी ने रक्खा है .....

श्री शांतिप्रपन्न शर्मा (जिला देहरादून)——अध्यक्ष महोदय, यह तो इरिलीविलेंट (असंगत) बात कह रहे हैं, इससे तो इस संशोधन का संबंध ही नहीं है।

अध्यक्ष——जब उन्होंने रिलेवेंट (संगत) बात शुरू की तब आपने टोका।

श्री मदनमोहन उपाध्याय——माननीय अध्यक्ष महोदय, इसलिये जहां तक नारायण दत्त जी ने यह संशोधन रखा है मैं समझता हूं कि यह अवश्य विचारणीय है। इसमें झगड़ा होने का अन्देशा है और हम यह चाहते हैं कि कम से कम अभी झगड़ा जितना कम हो उतना ही अच्छा रहेगा। अगर मकान मालिक झगड़ा बढ़ाना चाहते हैं, रिपेयर्स के मामले में, छोटे-छोटे आइटम्स पर झगड़ा होने लगेगा, तो फिर रात-दिन झगड़ा ही झगड़ा रहेगा। इसलिये हम समझते हैं कि कुछ रोकथाम अभी इस कानून में की जाय तो शायद फिर लैंडलार्ड टेनेंट को फिजूल तंग करने की कोशिश न करें और जो कुछ बात टेनेंट उनके सामने रक्खेगा कि यह टूट गया, इसकी मरम्मत कराई जाय, लैंडलार्ड उसे करा देगा। हम चाहते हैं कि झगड़ा बचे। यह हमारा आखिरी संशोधन है, एक आध संशोधन मान लिया जाय नहीं तो नारायणदत्त जी को भी तसल्ली न होगी कि उनका एक भी संशोधन नहीं माना गया।

अन्नमंत्री (श्री चन्द्रभानु गुप्त)——अध्यक्ष महोदय, कल से माननीय नारायणदत्त जी ने इस विधेयक के संबंध में बहुत से संशोधन उपस्थित किये उन्होंने इस बात का परिचय दिया कि उन्होंने गम्भीरता के साथ इस विधेयक का अध्ययन किया है। हमारा दुर्भाग्य था कि हम उनके पांडित्य से सहमत न हो सके और उनके संशोधनों को स्वीकार न कर सके। परन्तु उनको यह परेशानी न रहे कि उनकी इतनी बड़ी मेहनत का कुछ भी फल न निकला, इसलिये मैं उनके इस आखिरी संशोधन को स्वीकार कर लेता हूं यद्यपि हमारे सभा-सचिव तो इससे सहमत नहीं थे।

अध्यक्ष—प्रश्न यह है कि खंड ८ के अन्तर्गत मूल अधिनियम में प्रस्तावित धारा ७(ई) की उपधारा (७) की पंक्ति २ व ३ में शब्द "due to the" व शब्द "fault" के बीच शब्द "apparent and absolute" बढ़ा दिये जायं

(प्रश्न उपस्थित किया गया और स्वीकृत हुआ।)

अध्यक्ष—प्रश्न यह है कि संशोधित खंड ८ इस विधेयक का अंश माना जाय।

(प्रश्न उपस्थित किया गया और स्वीकृत हुआ।)

शीर्षक, प्रस्तावना तथा खंड १

यू० पी० (टेम्पोरेरी) कंट्रोल आफ़ रेंट ऐन्ड एविक्शन ऐक्ट, १६४७, में कुछ प्रयोजनों के निमित्त और अधिक संशोधन करने के लिये।

विधेयक

क्योंकि सन् १६४८ ई० के यूनाइटेड प्रांविसेज (टेम्पोरेरी) कंट्रोल आफ रेंट ऐन्ड एविक्शन (अमेंडमेंट) ऐक्ट द्वारा यू० पी० (टेम्पोरेरी) कंट्रोल आफ रेंट ऐन्ड एविक्शन ऐक्ट, १६४७, को जारी रखा गया था और उसकी अवधि ३० सितम्बर, १६५२, को समाप्त हो जायगी।

और क्योंकि उक्त अधिनियम को ३० सितम्बर, १६५४ तक जारी रखने की और आगे चलकर ज्ञात होने वाले प्रयोजनों के लिये उसमें संशोधन करने की आवश्यकता है :—

इसलिये निम्नलिखित अधिनियम बनाया जाता है :—

संक्षिप्त नाम और प्रारम्भ।

१—(१) यह अधिनियम उत्तर प्रदेश (अस्थायी) कंट्रोल आफ रेंट ऐन्ड एविक्शन (संशोधन) अधिनियम, १६५२, कहलायेगा।

(२) यह १ अक्टूबर, १६५२, से प्रचलित हो जायगा?

अध्यक्ष—प्रश्न यह है कि खंड १, प्रस्तावना और शीर्षक इस विधेयक के अंश माने जायं।

(प्रश्न उपस्थित किया गया और स्वीकृत हुआ।)

श्री बनारसी दास—अध्यक्ष महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूं कि उत्तर प्रदेश (अस्थायी) कंट्रोल आफ रेंट ऐण्ड एविक्शन (संशोधन) विधेयक, १६५२, पारित किया जाय।

अध्यक्ष—प्रश्न यह है कि उत्तर प्रदेश (अस्थायी) कंट्रोल आफ़ रेंट ऐन्ड एविक्शन (संशोधन) विधेयक, १६५२, पारित किया जाय।

(प्रश्न उपस्थित किया गया और स्वीकृत हुआ।)

*उत्तर प्रदेश मोटर वेहिकिल्स टैक्सेशन (संशोधन) विधेयक, १६५२

अध्यक्ष—अब माननीय गृह मंत्री के प्रस्ताव पर कि उत्तर प्रदेश मोटर वेहिकिल्स टैक्सेशन (संशोधन) विधेयक, १६५२ पर विचार किया जाय, विवाद जारी रहेगा। इसके ऊपर चार भाषण हो चुके हैं।

श्री मदनमोहन उपाध्याय (जिला अलमोड़ा)—जो टैक्सेशन बिल इस सदन के सामने माननीय गृह मंत्री ने रखा है उसका विरोध करने के लिये यहां पर खड़ा हुआ हूं। यह तो आवश्यक है कि हमारे प्रान्त में जो बड़े रचनात्मक-कार्य किये जा रहे हैं और जो सड़कों की व्यवस्था की जा रही है उसके लिये धन की आवश्यकता अवश्य है परन्तु जिस तरह से आज इन मोटर बसेज पर या ठेलों पर या साइकिल मोटरों पर हमारी सरकार टैक्स लगाने जा रही है मैं समझता हूं वह यहां की जनता के साथ अन्याय किया जा रहा है। इस बात की कोशिश नहीं की गई कि आया यह टैक्स जो मोटर वालों पर लगाया जा रहा है यह टैक्स आम जनता के ऊपर पड़ेगा या उन मोटर मालिकों पर पड़ेगा जो इसका व्यापार इस प्रान्त में करते हैं।

सब से पहली बात तो यह है कि जो प्राइवेट कारें हैं, जो टैक्स उन पर पहले था उसमें जो वृद्धि की जा रही है वह बहुत थोड़ी वृद्धि की जा रही है। हम तो चाहते यह थे कि जो लोग

---

*३ सितम्बर, १६५२ की कार्यवाही में छपा है।

प्राइवेट कार्स रखते हैं, वह ज्यादा पैसे वाले लोग होते हैं और पुराने वक्त में हमारे प्रान्त में कारों पर बहुत कम टैक्स लगाया जाता था। उसकी खास वजह यह थी कि ज्यादातर कार्स सरकारी अफसरों के पास हुआ करती थी। उन्होंने अपनी सहूलियत के लिये इन मोटर-कारों पर बहुत कम टैक्स लगवा रखा था, बमुकाबले यहां से दिल्ली में जो टैक्स लगाया जाता था वह बहुत ज्यादा था, जो छोटी गाड़ियां आसटिन वगैरा हैं उन पर यहां टैक्स हार्सपावर के हिसाब से लगता है। दिल्ली प्रान्त में हो अगर आप देखें तो मालूम होगा कि जिस गाड़ी का टैक्स यहां पर १२ रुपये पड़ता है उसी का दिल्ली में २५ रुपया पड़ता है इस लिये होता क्या है कि दिल्ली प्रान्त में जिन के पास मोटरें हैं वह हमारे प्रान्त में आकर गाड़ियां रजिस्टर करा लेते हैं, और इस तरह से वह दिल्ली में ज्यादा टैक्स देने से बच जाते हैं। यदि हमारे प्रान्त में भी प्राइवेट मोटरों पर ज्यादा टैक्स होता, तो हम उस को ठीक समझते क्योंकि जो लोग मोटर रखते हैं वह टैक्स भी दे सकते हैं, लेकिन सरकार जो अधिक टैक्स बढ़ाने जा रही है वह उन मोटर बसों पर जो सवारी ढ़ोती हैं, या वह ठेले जो सामान ढोते हैं उन पर बढ़ाने जा रही है और इसका असर आम जनता पर अधिक पड़ेगा।

मैं सरकार की जानकरी के लिये यहां थोड़े से आंकड़े देना चाहता हूं। मोटर बसों पर ५० फीसदी बढ़ाया जा रहा है। उनके बारे में माननीय गृहमंत्री ने उस दिन कहा था कि इस टैक्स से सिर्फ ८ आना रोज के हिसाब से मोटरों पर बढ़ेगा। जिन सरकारी कर्मचारियों ने उनको यह हिसाब बतलाया है मैं उन को चैलेंज करता हूं कि यह ८ आना रोज के हिसाब से नहीं पड़ता है, बल्कि बहुत ज्यादा बढ़ता है। आज तक का हिसाब लगाया जाय तो जो पैसेन्जर गाड़ियां हैं उन का किराया ६७ रू० ८ आना है, १९५ व्हील बेस की जो गाड़ियां होती हैं, जो ३२ सवारी वाली हैं और जो ए० क्लास रूट्स पर चलती हैं उनका जो सरकार मुकर्रर करने जा रही है वह ३८२ रु० ८ आना होगा और पहले वह २५५ रुपया था और उसके बाद १२ सीटेड और २० २० से १२ यानी ३२ को जाय तो १८९ रुपया होगा और पुराना इस का १२५ रुपया था और अगर ८ सवारी और बढ़ाई जाय तो २५२ और बढ़ जाय, यानी ४० सीट की गाड़ी पर जो उसे हिसाब से दिया जायगा वह ८२३ रुपया ८ आना होगा और उसी पर अब तक ५४३ रुपया पड़ता था। इस तरह से ४० सवारी वाली मोटरबसों पर करीब २७५ रुपये बढ़ जाते हैं।

जहां तक लारियों का सवाल है और मालढोने वाले ठेलों का और ट्रक का सवाल है उन पर भी काफ़ी ज्यादा टैक्स बढ़ाया जा रहा है। वह भी करीब १ रुपया ५ आने के हिसाब से आता है। एक ठेला जो १४० मन लादता है और जिस के ३४: ७ के टायर्स होते हैं या जिनके ३२: ६ के टायर्स होते हैं और जो १०० मन लादते हैं और जो १४० को हिसाब से १५ हंडरवेट हो जाता है वह २८० रू० देते हैं और उसके ऊपर ९ रू० १० आने फी हन्डरवेट के हिसाब से ८५६ रुपया १० आना होता है, यानी १,१३६ रुपया १० आना पर ईयर टैक्स हो जायगा और पहले ४८७ रुपया २ आना पड़ता था। अब अगर इस फ़र्क़ का हिसाब लगाया जाय तो १ रुपया ५ आना पर डे पर गाड़ी के हिसाब से इन ठेले वगैरह पर बढ़ गया है।

मैं सरकार की जानकारी के लिये कुछ और आंकड़े पेश करना चाहता हूं। एक ठेले पर जब ठेले वाले ख़रीदते हैं तो आजकल जब गाड़ियों की कीमत बहुत ज्यादा बढ़ गई है। एक नई गाड़ी ख़रीदता है और उसकी बाडी वग़ैरह बनवाता है, तो करीब २५ हज़ार रुपया उसका लग जाता है। अगर उसके पास रुपया नहीं होता है, तो वह हायर परचेज पर लेता है जिसमें उसको करीब २५ फीसदी का सूद देना होता है, जिससे गाड़ी की कीमत बहुत ज्यादा हो जाती है। अगर पुरानी गाड़ी पर वह काम करता है तो उसके स्पेअर पार्ट्स इतने महंगे हो गये हैं कि उसका काम नहीं चलता तथा वह बार-बार खराब भी होती रहती है। इसलिये वह नई गाड़ी ही ख़रीदता है। किसी ठेले वाले को यदि काम मिल जाय तो उसको ३० रुपया रोज की आमदनी होती है और जब उसके खर्चे का हिसाब लगाया जाय तो ३ रुपया रोज के क़रीब उस पर टैक्स लग जाता है, १० रुपया मोटर ड्राइवर और क्लीनर वग़ैरा की तनख्वाह होती है। २–३ रुपया रोज पुलिस वाले खा जाते हैं। जब ठेला निकलता है तो रास्ते में जितने थाने मिलते हैं सब को रुपया देना होता है।

[श्री मदनमोहन उपाध्याय]

रास्ते में हर ठेला वाले को एक सिपाही खड़ा मिलता है, वह अपना हाथ आगे बढ़ाता है और ठेला रोक लिया जाता है तथा उसको चुपचाप दो रुपया निकाल कर दे दिये जाते हैं। जितने भी थाने प्रान्त में हैं उनके बारे में यह चेलैंज के साथ कह सकता हूं कि हर गाड़ी पर दो रुपया फी थाना के हिसाब से बंधा हुआ है। अगर कोई साहब इसको देखना चाहें तो वे मेरे साथ रात के दस बजे बाद किसी गाड़ी पर सवार हों तो मैं यह उनको बता सकता हूं कि रास्ते में जितने थाने मिलते हैं वे जबर्दस्ती २ रुपया फी ठेला फी थाना वसूल करते हैं। इसके बाद २ फीसदी का इंटरेस्ट हुआ, ½ रुपया वीआर एंड टीआर का लगता है। उसके बाद करीब २ या ढाई रुपया उसको बचता है। आज कल इस बिजनेस से लोगों को इतनी कम आमदनी हो रही है कि इस बिजनेस को करने के लिये कोई भी तैयार नहीं है। तो फिर क्या आप इस बिजनेस को इस प्रान्त के अन्दर से बिल्कुल बरबाद ही करना चाहते हैं। सरकार ने जो रोडवेज चलाई उसमें वह नाकामयाब रही और जो ठेले वाले इस प्रान्त में चला रहे हैं वे लास में रन कर रहे हैं। १४० मन की इजाजत सरकार की तरफ से ठेले वालों को दी गई है। मैं दावे के साथ कह सकता हूं कि एक भी गाड़ी ऐसी नहीं है जो २५० मन से कम ले जाती हो। १५० मन से ज्यादा ले जाने पर पुलिस वाले को देना होता है। सड़क तो घिसती ही है, गाड़ी चलती ही है मगर वह रुपया सरकार के पास न आकर पुलिस वालों के पास चला जाता है। अगर पुलिस वालों को नहीं मिलता है तो पुलिस वाले चालान कर देते हैं क्योंकि सरकार का हुक्म है कि ओवर लोडिंग जुर्म है और उस पर भारी जुर्माना होना चाहिये। अगर किसी गाड़ी में ओवर लोडिंग होता है तो कभी-कभी वह गाड़ी भी थाने में रख ली जाती है और उस पर मुकदमा मोटर वैहिकिल्स रूल्स के अनुसार नहीं चलाया जाता बल्कि आई० पी० सी० के मातहत चलाया जाता है। मोटर के मालिक सोचते हैं कि इतनी परेशानी से कोई लाभ नहीं, १००, ५० मन ज्यादा लादो और पुलिस को दो। जो भी इस तरह से गाड़ियां चलती हैं वह सब १० बजे बाद रात को रवाना होती हैं और सुबह ६ बजे तक चलती हैं। एक और बात है जिसके लिये मैं चाहूंगा कि सरकार उस पर विचार करे। अगर वह टैक्स लगाना चाहती है, तो वह आमदनी पर टैक्स लगाये। उसको आमदनी की जांच करानी चाहिये यह नहीं कि मोटर वाले बड़े रईस हो गये हैं, उन पर टैक्स लगा ही देना चाहिये। अगर सरकार इस पर विचार करेगी तो कोई फायदा नहीं होगा। वे भी हमारे भाई हैं। मैं तो यह चाहता था कि यह बिल सेलेक्ट कमेटी में जाता। वहां पर छानबीन होती। उसके बारे में सारी बातें कमेटी के सामने रखता। मैं दावे के साथ कहता हूं कि इस ट्रान्सपोर्ट डिपार्टमेंट की जो-जो खामियां हैं, मैं उन्हें सब बतला सकता हूं। आप इस टैक्स को लगाइये। कोई ईमानदार मोटर वाला इस रोजगार को नहीं कर सकेगा। इसलिए मैं चाहता हूं कि इस पर जरा विचार हो। वैसे तो सरकार समझती है, कि विरोध करने के लिए खड़े हुये हैं। मैं समझता हूं कि अच्छा है। कम से कम शान्ति तो होती है कि जनता के दृष्टिकोण को यहां रख देते हैं।

पिछले दिनों जब क्रान्ति की लड़ाई होती थी। मैं कुछ किताबें भी पढ़ता था। कुछ शौक था क्रान्ति की बातों को पढ़ने का। तो मैंने आयरलैंड के इतिहास को देखा। उसमे मुझे एक बहुत अच्छा किस्सा पढ़ने को मिला। उस वक्त वहां रेवोल्यूशन हो रहा था। तो वहां की हुकूमत ने पैट्रिक पियर्स नामक लड़के के गोलियां मारीं। वह गिर गया और वहां की हुकूमत ने समझा कि वह मर गया और उसको छोड़ कर चले गये। वहीं कोई पादरी निकला। वह उस लड़के को गिरजा में उठा लाया और वहां देखा कि उसके अभी जान है। उसको पानी पिलाया और जीवित किया। किसी को पता न चल सका कि वह वहां है। लेकिन छिपते-छिपते बाद को पता चला कि

पैट्रिक पियर्स जिन्दा है। जब उससे लोगों ने कहा तो उसने जवाब दिया—

"I boldly preach that antique faith that fighting is the only noble cause and that he alone is at peace with God who is at war with evil"

[मैं निर्भय होकर उस प्राचीन धर्म का उपदेश करता हूं कि युद्ध ही केवल भव्य लक्ष्य है और जो बुराई के साथ युद्ध करता है उसकी आत्मा शान्त रहती है।]

मैं इसको समझता हूं कि हमारी सरकार बिना सोचे समझे यह टैक्स लगाने जा रही है और कह दिया कि ये लोग बड़ी आमदनी करते हैं उन पर ये टैक्स लगाये जायं। इसलिये मैं सरकार से प्रार्थना करूंगा कि वह इन चीज़ों पर विचार करे।

आप पंजाब और दिल्ली के अन्दर देखिये। दो सौ रुपया सालाना ठेले वाला सरकार को देता है जहां पर आप ११ सौ रुपया टैक्स लगा रहे हैं। पंजाब के अन्दर मोटर ठेले वाला सारे प्रान्त के अन्दर अपना ठेला चला सकता है। हमारे यहां इस प्रान्त में ७५ मील का एक टुकड़ा बना दिया गया है रीजन-रीजन में। मान लीजिये मेरठ रीजन है। यहां सेंटर से ठेले को चलायेगा तो ७५ मील इधर और ७५ मील उधर चला सकता है। इसके अलावा नहीं चला सकता, जब कि वह ११ सौ रुपये साल देता है। और पंजाब में दो सौ रुपया साल देते हैं और सारे प्रान्त में जहां भी चाहें ठेला ले जा सकते हैं। अभी पंजाब असेम्बली में बिल आया है कि वहां पर भी फ्रेट पर ८ परसेंट टैक्स लगा रहे हैं। जैसे मान लीजिये दिल्ली से अमृतसर जाते हैं, तीन सौ मील है, तो २४ रुपये किराये पर चार्ज करना चाहते हैं। लेकिन रोज लोगों को रोजगार मिले तो शायद उन्हें पैसा देने में ऐतराज भी न हो। अगर गाढ़ी भरी हुई हो तब तो ८ परसेंट देंगे और अगर खाली होगी तो उन्हें टैक्स नहीं देना पड़ेगा। ऐसा बिल पंजाब असेम्बली के अन्दर आया और पंजाब में इस बात का विरोध हो रहा है।

(इस समय १ बजकर १५ मिनट पर सदन स्थगित हुआ और २ बजकर १५ मिनट पर अधिष्ठाता, श्री हरिश्चन्द्र बाजपेयी, की अध्यक्षता में सदन की कार्यवाही पुनः आरम्भ हुई।)

श्री मदनमोहन उपाध्याय—सभापति महोदय, मैंने जो आवश्यक बातें थीं वह इस सदन के सामने रख दी हैं और जब यहां अमेंडमेंट्स आयेंगे उन पर ज्यादा रोशनी डालने की कोशिश करूंगा। मैं यह जरूर चाहता था कि चूंकि गृह मंत्री जी आज इस सदन में हैं और वही इस बिल को भी पाइलट कर रहे हैं और उन्हीं का विभाग पुलिस विभाग भी है इसलिये मुझे आज चन्द बातें पुलिस के बारे में भी कहने का मौका मिला है। क्योंकि ट्रांसपोर्ट से पुलिस से बहुत ग़हरा सम्बन्ध है। ट्रांसपोर्ट में अगर कोई भारी दिक्कत है तो वह पुलिस वालों से ही है। मैं यह इसलिये नहीं कह रहा हूं कि मैं गवर्नमेंट को बदनाम करना चाहता हूं, न यह कहना चाहता हूं कि सारा करप्शन जो भरा हुआ है वह सरकारी अधिकारियों में ही है, मैं तो इसलिये यह कहना चाहता हूं कि हमें इन बातों को छिपाना नहीं है। यह असलियत है और मैं एक-एक बात को साबित कर सकता हूं और चाहता हूं कि जो खामियां हैं, जो कमियां हैं उनको दूर करने की कोशिश की जाय और हम उसमें साथ देने के लिये तैयार हैं। कुछ लोग मारेल्स (नैतिकता) की बातें करेंगे कि आप देते क्यों हैं अगर वह लेते हैं तो आप उन्हें देते ही क्यों हैं। इतनी गरीबी इस देश में है जो बिजनेस करना चाहता है जो आदमी अपनी रोटी कमाना चाहता है वह चाहता है कि जो सीधे से सीधा रास्ता हो वही पकड़ना चाहिये। मैं जानता हूं कि किस तरह से पुलिस वाले मोटर वालों को तंग किया करते हैं और उस परेशानी से बचने के लिये जो तरीका, वह आसान से आसान समझते हैं, अख्तियार करते हैं। इसके लिये दो ही तरीके हैं, यातो क्रान्ति का तरीका या लूट का रास्ता और फिर दूसरा रास्ता वह जो कि वह अख्तियार करते हैं। और इस दूसरे रास्ते पर चल कर ही वह अपना गुजर करते हैं और अपना कारोबार करते हैं। मैं तो यह कहूंगा दोनों काम साथ-साथ हो सकते हैं। सरकार का टैक्स भी

[श्री मदनमोहन उपाध्याय]

ज्यादा वसूल हो सकता है और मोटर वालों को भी आराम हो सकता है और वे ईमानदारी के साथ अपना काम कर सकते हैं। उसका एक रास्ता है और वह यह है कि इस करप्शन के रास्ते को ही खत्म किया जाय। ओवरलोडिंग के रूल की वजह से जो करप्शन (भ्रष्टाचार) है वह खत्म हो। १४० मन तक तो आप इजाजत देते ही हैं अगर आप २५० मन तक की इजाजत दे दें तो सब बात ही खत्म हो जाय। उनकी गाड़ी खराब होगी, उनकी बाडी खराब होगी, उनका नुक़सान होगा मगर इस तरह से सरकार को टैक्स भी ज्यादा मिलने लगेगा। जितना चाहे ले जा सकते हैं। आज भी ले जाते तो हैं ही। कोई गाड़ी ऐसी नहीं है जो ढाई सौ मन से कम ले जाती हो। तो जब ले जाते ही हैं तो फ़ायदा सरकार का होना चाहिये। इसलिये मैं गृह मंत्री जी से कहूंगा कि इस करप्शन को रोका जाय जिसकी वजह से मोटर वाले परेशान हो रहे हैं। उस परेशानी से बचने के लिये पुलिस की शरण में जाते हैं और पुलिस वाले यह जानते हैं कि वह उनकी शरण आयेंगे नहीं तो परेशान हो जायंगे इसलिये तंग करते हैं। टैक्स लिया जाता है, मैं समझता हूं जरूर लिया जाना चाहिये, क्योंकि प्रदेश में निर्माण का काम होना है। मगर इस टैक्स को मोटर वालों की जितनी गाड़ियां चल रही हैं उन पर सोच-विचार कर टैक्स लगा दें। कोई एक्सपर्ट ट्रांसपोर्ट डिपार्टमेंट का आदमी उसको कन्विन्स करके बता दूंगा कि आज मोटर वाले जिस तरह से इस प्रान्त में अपना गुजर कर रहे हैं वह बड़ी मुसीबत में हैं। आप ही की गाड़ियां चल रही हैं, रोडवेज की आप देखिये कि उन गाड़ियों से कितनी आमदनी होती है और उसी हिसाब से इनके प्राफिट्स पर टैक्स लगा दीजिये इसमें किसी को बुरा न लगेगा। लेकिन इस प्रान्त में जो टैक्सेशन हो रहे हैं वह इतने बुरे तरीके से हो रहे हैं कि या तो लोग दूसरा रास्ता अख्तियार करेंगे नहीं तो ऐजीटेशन करेंगे और उसके बाद फिर सरकार को मजबूर होकर इस टैक्स को कम करना पड़ेगा और इसमें तरमीम करनी पड़ेगी। इसलिये मैं चाहता हूं कि सरकार इस पर विचार करे, जो इस काम को करते हैं उनसे भी परामर्श करें और कैलकुलेशन करे कि कितनी आमदनी इस चीज से हो सकती है और उसके बाद आमदनी पर जो उनको होती है उनसे लें। लेकिन इसका असर हमारे मोटर वालों पर ही नहीं पड़ेगा, इस प्रान्त की जनता के ऊपर भी पड़ेगा। मैं अपने यहां की एक मिसाल बताता हूं। काठगोदाम से जब पहाड़ को जाते हैं तो रानीखेत में टोल टैक्स ५ रुपया फी गाड़ी लगा दिया गया। मोटर वालों ने तय किया कि काठगोदाम से जब वे टिकट देते हैं, तो जो टिकट पहले ३ रु० २ आने का था वह अब ३ रु० ७ आ० कर दिया गया और इस तरह से १६ आदमी गाड़ी में बैठते १६ पंजे अस्सी, ५ रुपया उन्होंने पैसेंजर्स से वसूल करना शुरू कर दिया।

ठेले के मामले में अगर आप देखें कि इतनी कम्पनियां हैं, हमारे बहुत से शरणार्थी भाई आये हुये हैं। यहां पर जो मोटर वाले ट्रांस्पोर्ट का काम करते हैं उन्होंने अपनी एजेंसियां खोल रखी हैं। कम्पेटीशन इतना है कि मैं मिसाल के तौर पर इतना कहना चाहता हूं कि मेरठ से गाजियाबाद ३२ मील है और एक ठेले को माल ले जाने का २५ रु० मिलता है। आते वक्त खाली आना पड़ता है। साथ में ३ गैलन पेट्रोल आधा गैलन मोबिलायल, ड्राइवर और क्लीनर की तनख्वाह, वीयर एंड टीयर पास से देना है। तो आप अन्दाजा लगा सकते हैं कि उसको क्या बचता है और यह तो तब की बात है जब रोज काम मिले। जहां तक पैसेंजर वालों की बात है वहां गाड़ी घिसती कम है, आदमी का लोड भी कम होता है, सड़क भी कम घिसती है। अगर सरकार उन पर कुछ टैक्स लगाती, क्योंकि उनकी आमदनी ज्यादा है तो एक बात समझी जा सकती थी, लेकिन सब से ज्यादा जो टैक्स लगा वह ठेलों पर लगा है जिनका आज प्रान्त में इस तरह से कम्पेटीशन हो रहा है।

मैं समझता हूं कि इस तरह के टैक्स चल नहीं सकते और सरकार देखेगी कि इस प्रान्त के अन्दर एक बड़ा भारी ऐजीटेशन होगा। गाड़ियां खड़ी रहती हों और वह टैक्स वहां बराबर दें यह नामुमकिन है।

एक बात मैंने पहले भी कही थी, अब भी कहूंगा। जिस वक्त आप इस तरह के रेस्ट्रिक्शंस लगाते हैं कि एक जगह से दूसरी जगह ही गाड़ी जा सकती है। ७५ मील के लिये ही आप उसे रेस्ट्रिक्ट (निर्बंद्ध) कर देते हैं जो ७५ हजार रुपया लगाकर रातदिन मेहनत करता है, और गाड़ी को घिसता है। मैं कहता हूं कि जिस तरह से पंजाब में सारे प्रान्त में गाड़ियांचल सकती है उसी तरह से यहां भी चलने दी जायं और तब मैं समझता हूं कि जो टैक्स बढ़ा दिया गया है वह वे दे सकेंगे। लेकिन जब तक यह चीज नहीं होती है तब तक यह उनके लिये मुश्किल है और थोड़े दिन में आप देखेंगे कि वे आवाज उठायेंगे हम नहीं चाहते हैं कि इस तरह का ऐजीटेशन हो। हम इस मसले पर गवर्नमेंट से बात करने को तैयार हैं, अगर वह स्टेटिस्टिक्स से, फिगर्स से हमको समझा दें कि यह ठीक है तो हम विरोध नहीं करेंगे, लेकन जब तक हम ऐसा समझते हैं, हम इसका सख्त विरोध करेंगे। हम नहीं चाहते कि हमारे प्रान्त के अन्दर कोई ऐसी आवाज उठ सके। मैं अपोजीशन फार अपोजीशन सेक से खड़ा नहीं हुआ हूं। मैं भी इस प्रान्त का रहने वाला हूं। हो सकता है कि कुछ बातें मैं ग़लत भी कहूं, लेकिन यह तो नहीं है कि हम सब ग़लत बातें ही कहते हों। हमें भी इस प्रान्त का इंटेरेस्ट है, हमको भी इस देश की आजादी से दिलचस्पी है, हम भी चाहते हैं कि हमारा देश पनपे और तरक्की करे। अब जब मैं देखता हूं कि इस किस्म के बिना सोचे समझे टैक्स लगाये जाते हैं तो मुझे याद आती है पं० जवाहरलाल नेहरू की जो हमारे हिन्दुस्तान के प्रधान मंत्री हैं जब वे जेल में थे उस समय की बात है। सन् १९३०–३२ ई० में जब वे जेल गये तो मुझे भी सौभाग्य रहा उनके साथ काम करने का। नैनी जेल में जब उनका ट्रायल हुआ तो उस जमाने में ऐसा होता था कि जो हमारे नेता लोग पकड़े जाते थे, जब उनका ट्रायल होता था तो जो बयान वे देते थे उसका बड़ा महत्व होता था। मुझे बड़े-बड़े नेताओं के उस समय के भाषणों में दिलचस्पी थी और मैं उन्हें अक्सर याद कर लिया करता था और उसे समझने की कोशिश करता था। मुझे आज पंडित जी के उस स्टेटमेंट की याद आई। उस वक्त उन्होंने अंग्रेजी में कहा, मैं इस हुकूमत से नहीं कह रहा हूं, मैं तो याद दिला रहा हूं कि वह दिन भी कहीं न आ जाय। उन्होंने कहा था—

"All those whom the God wish to destroy, they first drive them mad."

मैं हिन्दी जानने वालों को कहूंगा कि ईश्वर जिनको बरबाद करना चाहता है, उन्हें पहले पागल बना देता है। मैं पूरा अंग्रेजी का स्टेटमेंट सुना दूं।

"All those whom the God wish to destroy, they first drive them mad. And all the mad deeds of this Government, the desperate devices of the tottering empire are the visible emblems of the crash to come."

[ईश्वर जिन्हें नष्ट करना चाहता है, उन्हें पहले पागल बना देता है। और इस सरकार के समस्त पागलपने के कार्य, लड़खड़ाते हुए साम्राज्य की अव्यवहारिक युक्तियां आगामी भंजन के स्पष्ट निशान हैं।]

यह उन्होंने कहा था और अंग्रेजी हुकूमत हिन्दुस्तान से खत्म हो गयी। मुझे आज वही याद आता है। यह जो काम बिना सोचे समझे हो रहा है, यह जो इस प्रान्त के अन्दर बिना विचार किये हुये टैक्सेज वग़ैरा की बातें हो रही हैं, इनका जो नतीजा होगा वह कहीं यही न हो कि हमारे प्रान्त के अन्दर क्रान्ति की चिनगारियां जलने लगें और हम लोग जो यहां पर बैठे हुये हैं, हम यहां पर दिखाई न दें, कोई और यहां पर आ जाय। इसलिये हमारा फर्ज है और हम जानते हैं कि हमारे

[श्री मदन मोहन उपाध्याय]

माननीय सदस्य जो उधर बैठे हुये हैं वे बेचारे बोल नहीं सकते हैं। हम जानते हैं कि उनकी कमजोरियां हैं। पार्टी का व्हिप ऐसा होता है जिसे उन्हें मानना पड़ता है।

इस सदन के माननीय सदस्य जो मोटर बिजनेस करते हैं क्या वे ईमानदारी के साथ कह सकते हैं कि जो मैंने सदन के सामने बातें कहीं हैं वे सच नहीं हैं। माननीय शिवनारायण जी शायद कुछ कहें लेकिन मैं कहता हूं कि जो इसके बारे में जानते हैं वे कुछ कहें। दीनदयालु जी शायद ज्यादा सफाई कर सकेंगे, लेकिन मैं आज ईमानदारी के साथ कहता हूं कि अगर इस तरह से टैक्सेज बिना सोचे-समझे हुकूमत लगायेगी, तो वह दिन बहुत जल्द आने वाला है जब एक आवाज उठेगी। मोटर वालों की आवाज आप बहुत जल्द सुनेंगे। काफी रेफ्यूजीज जो यहां आये हैं इस काम को करते हैं। पंजाब में मोटर का काफी अच्छा बिजनेस लोग करते हैं। वहां सब-इंसपेक्टर से कम रैंक का कोई आदमी मोटर को देख नहीं सकता है। यहां तो जिसने मोटर का रोजगार कर लिया वह पुलिस के अधीन हो गया। इसलिये मैं माननीय मंत्री जी से बड़े अदब के साथ कहना चाहता हूं कि मैं इस हुकूमत को बदनाम करना नहीं चाहता। मैं जो कुछ कह रहा हूं वह इसलिये कह रहा हूं कि अब भी समझने का वक्त है, अब भी विचार करने का वक्त है, अगर हो सके तो इसको सिलेक्ट कमेटी में भेजा जाय। हम और टैक्सेज बतायेंगे। अगर आप टैक्स ही लगाना चाहते हैं तो शराब पीने वालों पर और तम्बाकू पीने वालों पर लगाइये। अगर आप यह टैक्स लगायेंगे तो आपका सारा ट्रांसपोर्ट पैरेलाइज हो जायगा, आपकी इंडस्ट्रीज नहीं चल पायेंगी, आपके नये-नये उद्योग-धंधे नहीं चल पायेंगे। आप एक टायर को लेने जाइये तो छः सौ रुपये से कम में एक टायर नहीं मिलेगा। आज सारी चीजों की कीमतें बढ़ी हुई हैं। कौन ऐसा होगा जो इतना रुपया लगा करके सौ डेढ़ सौ रुपये महीने की आमदनी के लिये इस काम को करेगा? और भी बहुत से सरचार्जेज होते हैं जो मोटर वालों को देने पड़ते हैं। इसकी व्याख्या मैं इस वक्त नहीं करूंगा क्योंकि यह जनरल डिसकशन है। माननीय मंत्री जी यह न समझें कि मैं केवल विरोध के लिये यह बातें कह रहा हूं। मैं उधर के माननीय सदस्यों की तरफ से भी आवाज उठा रहा हूं कि वे बेचारे बोल नहीं सकते हैं। मुझे इस बात का दुःख है। उनका भी फर्ज मुझे अदा करना पड़ता है। उनके दिल में एक बात होती है लेकिन वे नहीं कह पाते हैं, लेकिन खैर कोई बात नहीं है, हम तो जिन्दा ही हैं, जो कुछ कहना होगा हम कह देंगे। इसीलिये हम चाहते हैं कि हर डिमोक्रैटिक इंस्टिट्यूशन में अपोजीशन जरूर होना चाहिये। लेकिन अपोजीशन कंट्री को आगे बढ़ाने के लिये होना चाहिये, अपोजीशन कंट्री के रास्ते में आब्सट्रक्शन (बाधा) नहीं होना चाहिये जैसी कि हमारे यहां पहले प्रतिक्रियावादी संस्थायें थीं, जो देश की तरक्की को रोकती थीं। हम देश की तरक्की को रोकना नहीं चाहते हैं। हम देश को आगे बढ़ाना चाहते हैं। हम भले ही देश को आगे न ले जा सकें लेकिन हमारे दिल में तसल्ली होती है कि देश को आगे बढ़ाने के लिये जो कुछ हम से हो सका हमने किया। इस प्रान्त के तक़लीफजदा लोगों के लिये जो कुछ हम महसूस करते हैं वह हम कहते हैं। हम बनावटी बातें नहीं करते हैं। मुझे ट्रांस्पोर्ट का बहुत ज्यादा तजुर्बा है। मैं खुद इसमें फंसा हुआ हूं। इसलिये मैं इसके बारे में जो कुछ जानता हूं कह रहा हूं। मैं बनावटी चीजें कुछ नहीं कह रहा हूं।

मैं उम्मीद करता हूं कि हमारे माननीय मंत्री जी मेरे इन सुझावों पर विचार करेंगे। हमारे यहां कहा जाता है कि चीटियों के विनाश का जब वक्त होता है तब उनके पर निकल आते हैं। अब अगर आप ऐसा ही करना चाहते हैं तो हम लाचार हैं। अब जब संशोधन आयेंगे तब मैं कहूंगा। यह जो टैक्स का प्रपोजल आपके सामने आया है मैं उसका सख्त विरोध करता हूं।

श्री तेजा सिंह (जिला मेरठ)—माननीय सभापति जी, टैक्स के जब किसी प्रपोजल पर विचार किया जाय तो यह देखना जरूरी है कि वह किस लिये लगाया जा रहा है। अगर इस पर विचार करें तो माननीय सदस्य जानते हैं कि यह टैक्स इसलिये लिया जायगा कि जो रास्ते बनने हैं और डेवलपमेंट देश में होना है उस पर यह खर्च किया जायगा। इसलिये यह कोई ऐसा टैक्स नहीं है कि जो खर्च कर दिया जायगा और कोई फायदा नहीं होगा, बल्कि ऐसा होगा जिससे देश तरक्की करेगा और आम जनता को फायदा होगा। इस लिहाज से भी इस टैक्स का ज्यादा अपोजीशन नहीं होना चाहिये।

दूसरा खयाल यह किया जाता है कि इसका बोझा किसके ऊपर पड़ेगा। अगर इस लिहाज से भी देखा जाय तो यह तमाम गाड़ियां जो हैं, जिन पर टैक्स लगाया जा रहा है यह दो हिस्सों में तक्सीम की गई हैं। पहली पर्सनल गाड़ियां जो सवारी के काम में आती हैं और दूसरी किराये की गाड़ियां जो सवारी ढोती हैं या माल ले जाती हैं। प्राइवेट कार्स के लिये यह कहा जाय कि यह टैक्स बहुत ज्यादा है तो नामुनासिब होगा। जो आदमी इतना खर्च करके कार को रख सकता है तो यह टैक्स कोई उनके लिये ज्यादा नहीं होगा। यह तो कम होगा और उनके साथ रियायत की गई है क्योंकि उन पर टैक्स ज्यादा नहीं बढ़ाया गया है। एक दलील यह दी जाती है कि इनसे सड़क को नुक्सान नहीं होता है। हो सकता है कि ऐसा हो और यह वजनदार दलील है। लेकिन यह देखिये कि प्राइवेट कार्स के इस्तेमाल से आदमी पर साइकोलोजीकल अफेक्ट पड़ता है। जब हम जैसे आदमी पैदल जा रहे हों तो कोई मोटर गर्दा करती हुई गुजर जाय तो यह वही जान सकते हैं जिनके पास से मोटर गुजरती है और उनके मन पर कैसा असर होता है, वह कैसा महसूस करते हैं। जो सज्जन जा रहे होते हैं अगर कोई मोटर गुजरती है तो ज्यादा गरदा पैदा कर देते हैं। इस लिहाज से अपने प्रान्त में ऐसा वायु-मंडल पैदा करने के लिये, जैसे कि हम कास्टलेस और क्लासलेस सोसाइटी बनाना चाहते हैं, एक तो बेचारे पैदल चलने वाले आदमी हैं और दूसरे गाड़ी चलने वाले हैं तो अगर उन पर ज्यादा टैक्स लगाया जाय तो ऐसे व्यक्तियों पर कोई बोझा नहीं पड़ेगा कि जो उसको बर्दाश्त न कर सकें।

अब जो दूसरा तबका है जो ठेला वगैरा चलाते हैं, असबाब ढोने के लिये या सवारी के लिये चलाते हैं तो उनकी हालत देखनी चाहिये। मेरे एक दोस्त ने कहा था कि एक एक ठेला पर २५ हजार रुपये से कम खर्च नहीं होता। जो आदमी २५ हजार रुपया लगा सकता है उसके लिये कहा जाय कि वह गरीब है और १०-५ रुपये टैक्स को बर्दाश्त नहीं कर सकता है मैं समझता हूं कि यह ठीक नहीं है। मैं न तो प्रायवेट कार रखता हूं और न ठेला ही चलाता हूं। लेकिन एज ए ले मैन मैंने सुना है कि ठेला के परमिट १२ हजार का बिकता था लेकिन आज भी तीन चार हजार में बिक रहे हैं। अगर किसी को परमिट मिल जाय तो समझ लो कि उसने ३-४ हजार रुपया कमा लिये और इस परमिट की वजह से हमारी गवर्नमेंट पर बहुत नुक्ताचीनी की जाती है कि उनका बहुत ज्यादा मिसयूज होता है। इसलिये वह ऐसे आदमी नहीं हैं कि जो इसको बर्दाश्त न कर सकें। जो माल ले जाने वाले लोग हैं वह भी व्यापारी लोग हैं। वह भी आगे चलकर इससे ज्यादा मुनाफा उठाते हैं। चूंकि यह टैक्स ऐसा है कि जो इन्डाइरेक्ट टैक्स है और ऐसे लोगों से लिया जाता है कि जिनके ऊपर ज्यादा बोझा नहीं पड़ता है। बल्कि मेरा ऐसा खयाल है कि खुशी से वह इसको दर्दाश्त करेंगे ; इस बात को देखकर कि सड़कों की हालत अच्छी हो जायगी और परमिट वगैरा में भी उनको कुछ फायदा होगा। इसलिये इस टैक्स की मुखालिफत करना किसी तरह से समझ में नहीं आता है।

दूसरी बात यह देखना चाहिये कि इस टैक्स के वसूल करने में कितना खर्च होगा। अगर सरकार कोई ऐसा टैक्स लगाये कि जो एक हजार तो वसूल होता हो और उसमें से ५०० रुपया खर्च हो जाय तब तो वह टैक्स लगाना अच्छा नहीं होता है, लेकिन इसमें कोई खर्च बढ़ता नहीं है दफ्तर में एक क्लर्क बैठा रहेगा और वहां आकर लोग रुपया दे जायेंगे, टैक्स वसूल करने के लिये उनके पीछे भागना नहीं पड़ता है। इसलिये मैं यह समझता हूं कि इस टैक्स की मुखालिफत नहीं होनी चाहिये और मैं इसको सपोर्ट (समर्थन) करता हूं। मैं यह जरूर कहना चाहता हूं

[श्री तेजा सिंह]

कि जो प्राइवेट कार रखते हैं उनके साथ रियायत की गई है। अगर हो सके तो उनका टैक्स जरूर बढ़ना चाहिये। एक और आइटम में आमीरों के साथ रियायत की गई है। अगर किसी आदमी के पास २-३ कार हैं तो एक कार पर ज्यादा टैक्स लगाया जाता है और बाकी पर नहीं लगाया जाता है; मैं समझता हूं कि यह चीज सरमायादारी को इन्करेज करने के लिये है न कि उसको खत्म करने के लिये। मेरी यह राय है कि उन पर ज्यादा टैक्स होना चाहिये। यह चीज ओवरसाइट की वजह से रह गई होगी तो इसमें तरमीम होना चाहिये जिससे उन अमीर आदमियों से रुपया लिया जासके। साथ ही मैं अपने उन दोस्तों का शुक्रिया अदा करता हूं कि जो गवर्नमेंट से मुखालिफत करने वाले लोग हैं। जब कभी भी कोई बिल यहां पर आता है तो उसमें शरणार्थियों का नाम लिया जाता है।

मेरे एक मित्र ने तो यह कहा कि गवर्नमेंट बिल्डिंग के बारे में जो यह बिल लाई है वह शरणार्थियों के लिये लाई है और इस बिल के अन्दर भी शरणार्थियों पर इसका भार पड़ेगा। जो लोग उनके साथ हमदर्दी जाहिर करते हैं इसके लिये मैं उनका शुक्रिया अदा करता हूं और उनका आभारी हूं कि वे लोग इस वक्त ऐसी हालत में हैं कि उनके साथ हमदर्दी होना जरूरी है। मगर उनका नाम महज इसलिये न लिया जाय कि उससे कोई फायदा उठाया जाय या महज उनके नाम के लिये ही यह बात कही जाय। उनके नाम को इस तरह से एक्सप्लायट करना शरणार्थियों के लिये कोई फायदेमन्द साबित नहीं हो सकता। मैं यह मानता हूं कि उनके दिल में उन लोगों की हमदर्दी हो सकती है और है, लेकिन शक की गुंजाइश हो सकती है। मैं तो यह कहता हूं कि अगर वाकई उन गरीबों के साथ हमदर्दी है तो अपोजीशन वालों को उसमें तरमीम पेश करना चाहिये थी कि इस टैक्स के अन्दर शरणार्थियों को न लाया जाय और उनके ऊपर इसका भार नहीं पड़ना चाहिये। अगर वे इस तरह का कोई अमेंडमेंट लाते तो मैं यह समझता कि वाकई में उनके दिल में कोई हमदर्दी है और उनके लिये कुछ रियायत कराना चाहते हैं और उनके ऊपर टैक्स को लागू कराना नहीं चाहते हैं। लेकिन फिर भी जो उन्होंने हमदरदी उनके साथ जाहिर की है उसके लिये मैं उनका बड़ा आभारी हूं क्योंकि वे लोग इस वक्त मुश्किल से अपने दिन गुजार रहे हैं। इन सब बातों की वजह से जो मैंने आपके सामने रखी हैं इस टैक्स के बिल को सपोर्ट (समर्थन) करता हूं कि यह कोई नाजायज नहीं है और ऐसा भी नहीं है कि लोग इसको बर्दाश्त न कर सकें।

श्री भूपाल सिंह खाती (जिला अल्मोड़ा)—सभापति महोदय, उपाध्याय जी ने अपने लम्बे व्याख्यान में केवल पब्लिक कैरियर्स पर जो टैक्स बढ़ाया जा रहा है उसी पर प्रकाश डाला। मैं उन के व्याख्यान को प्रमाणिक मानता हूं क्योंकि जहां तक मेरी सूचना है वह खुद कुछ पब्लिक कैरियर्स के मालिक हैं और शायद जैसा कि खुद उन्होंने अपनी तकरीर में फरमाया कि जो बातें मैं कह रहा हूं वह मैं अपने निजी अनुभव के आधार पर कह रहा हूं लेकिन सारी तकरीर सुनने के बाद जो असर मुझ पर पड़ा वह यह पड़ा कि जो बातें पब्लिक कैरियर के मालिकों के लिये कही गईं उन से शायद सदन को इस निष्कर्ष पर आने में कठिनाई नहीं हुई होगी कि इन पब्लिक कैरियर्स के मालिकों का नैतिक पतन हो चुका है। क्योंकि उन्होंने खुद कहा कि आज इस पेशे में कोई ईमानदार आदमी नहीं है। मैं तो ऐसे शब्द उन भले आदमियों के लिये इस्तेमाल नहीं करूंगा लेकिन फिर भी इस मामले में मैं उपाध्याय जी को अपना गुरू मानता हूं और शायद इस विषय में उन को जानकारी अधिक है। उन्होंने यह भी फरमाया कि २०० मन या २५० मन सामान हर एक गाड़ी इसलिये ले जाती है क्योंकि इस के बहुत से कारण और खर्चे हैं। उन्होंने शायद सरकार को यह सलाह देने की कोशिश की है कि इस को वैधानिक मान लिया जाय। अगर यही सिद्धांत होन लिया जाय तो जो लोग शराब पीते हैं उन से नफ़ा उठा कर सरकार पीने की इजाजत दे म और फिर मैं नहीं समझता कि नैतिकता और अनैतिकता में क्या फर्क रह जाता है। न का सुझाव यह है कि जब निजी स्वार्थों पर संकट आता दिखाई देता है तो उन को नैतिक और अनैतिक में फर्क नहीं सूझता और इसी के वशीभूत होकर वह सरकार को सुझाव दे बैठे कि पैसा पैदा करो चाहे वह देश के हित में हो या अहित में हो।

पुलिस के सिलसिले में भी उन्होंने बहुत सी बातें कहीं जो सदन के लिये कोई नई बात नहीं हैं यदि पुलिस न हो तो उन का और पहाड़ के सब लोगों का अनुभव है कि मोटर मालिक ४०-४० सवारी अन्दर और २०-२० छत पर बिठाकर ले जाते थे। उपाध्याय जी भी जानते हैं कि रामनगर-रानीखेत सड़क पर ऐसा होता था जहां पर पुलिस का दौर नहीं था। वहां पर जब तक पुलिस नहीं थी सब को मालूम है कि छोटी-छोटी गाड़ियों में चालीस-चालीस सवारियां अन्दर और बीस-बीस छत पर उस पहाड़ी सड़क पर ले जाई जाती थीं और जिसमें सैकड़ों आदमियों की जान व माल का खतरा होता था। सरकार इस चीज को बरदाश्त नहीं कर सकती है। अगर उपाध्याय जी कोई ऐसा सुझाव रखते कि आप टैक्स न बढ़ाइये और साथ ही वे कोशिश करेंगे कि जितने पब्लिक कैरियर चलते हैं उन के मालिकों की अनैतिकता को दूर करेंगे। उन्होंने अपने व्याख्यान में कहा कि हर पुलिस स्टेशन पर हर गाड़ी वाले २ रुपया देते हैं। मैं पुलिस की वकालत नहीं करता और मैं यह भी नहीं कहता कि वहां थोड़ा बहुत भ्रष्टाचार नहीं है लेकिन उन की बात तो कल्पना और क़यास से बाहर मालूम होती है। आप जरा थोड़ी देर के लिये सोचिये। एक गाड़ी हलद्वानी से लखनऊ के लिये चलती है। हलद्वानी से लखनऊ तक १००, १५० के करीब थाने होंगे अगर उपाध्यक्ष जी के कथन के अनुसार २ रुपया फी थाना लिया जाता है तो ३०० रुपया उनको देने होंगे। मैं समझता हूं कि हल्द्वानी, बरेली और लखनऊ के बीच करीब-करीब २००,३०० गाड़ी रोजाना चलती होंगी। अगर उनके कथन को सच समझा जाय तो इन ठेलों से करोड़ों रुपये की आमदनी पुलिस वालों को होगी। लेकिन मैं ख़याल करता हूं कि माननीय सदस्य ने किसी वजह से ये फिगर्स कुछ बढ़ा-चढ़ा कर कहे हैं जिन पर यह सदन कभी भी विश्वास नहीं कर सकता। उन्होंने इस विधेयक के संबंध में जो मुख्य बातें हैं उन पर कोई प्रकाश नहीं डाला और न प्रकाश डालने की कोशिश की। अगर वे इसको भली भांति पढ़ें तो उनको इस बात के मानने में कोई कठिनाई न होगी कि जो विधेयक आज रखा जा रहा है वह बहुत उपयुक्त विधेयक है। मेरा तो कहना यह है कि उसके रखने में काफी विलंब हुआ है। सन् १९३५ में कुछ रेट्स मुकर्रिर किये गये थे। यह १९३५ ऐसा साल था जब कि रुपये के १८ सेर गेहूं मिलते थे, कपड़े का कोई खरीदार नहीं था। उस समय इन तमाम चीजों के रेट्स मुकर्रिर किये गये थे। १९३९ के बाद जब लड़ाई शुरू हुई और जो मंहगाई का जमाना हमें भुगतना पड़ा उसका मैं ज्यादा जिक्र नहीं करना चाहता क्योंकि वह तो आप और मेरे सब के जीवन की बात है। उस समय इतने ज्यादा रेट्स चीजों के बढ़े गये थे कि मुझे ताज्जुब है सरकार ने मोटर वालों को क्यों इतनी छूट दे रखी थी। इसके साथ ही विधेयक में यह भी कहा गया है कि पिछले दिनों में किराये और ढुलाई के रेट्स भी बढ़ा दिये गये लेकिन टैक्स में कोई इजाफा नहीं किया गया। जब रेट्स बढ़ाये गये थे तो यह आवश्यक था कि टैक्स में भी कोई इजाफा किया जाता, उसमें भी वृद्धि कर दी जाती, लेकिन सरकार ने उनको एक बहुत लम्बी छूट दी। "देर आयद दुरुस्त आयद"। इस लिये मैं समझता हूं कि यह जो वृद्धि का प्रस्ताव सदन के सामने है वह न्यायोचित है और इस पर विचार करके सदन का कोई भी माननीय सदस्य इसका विरोध न करेगा।

आज आपने पी० डब्ल्यू० डी० के रेट्स देखे होंगे। जो लोग सड़कों के मुहकमे से परिचित हैं वे जानते हैं १९३९ से आज जिन रेटों पर टैन्डर मांगे जाते हैं वह १७५ फीसदी अधिक हैं पर कार्य कभी कभी २१० फीसदी पर भी दिया जाता है। जब कि सड़क बनाने का खर्चा तो इतना ज्यादा हो गया है तब कोई सदस्य यह कहे कि मोटर वालों पर, जिनसे सड़क का सबसे ज्यादा नुकसान् होता है, टैक्स की वृद्धि नहीं होनी चाहिये। मैं समझता हूं कि यह न्यायोचित मांग नहीं है। मुझे आशा है कि यह जो विधेयक सदन के सामने है वह सर्व सम्मति से स्वीकृत किया जायगा।

श्री शिवनारायण (जिला बस्ती)—श्रीमान् जी, मैं आपके द्वारा क्लोजर मूव करने की इजाजत चाहता हूं।

श्री रतन लाल जैन (जिला बिजनौर)—माननीय सभापति महोदय, जो बिल हमारे सामने पेश है मैं तो यह समझता हूं कि वह बहुत उत्तम है। जब हमारा बजट पास हुआ था

[श्री रतनलाल जैन]

तो उसमें साढ़े चार करोड़ रुपये की कमी थी। इसके अतिरिक्त २० करोड़ रुपये का कैपीटल ऐक्सपेंडीचर (व्यय) था। इस तरीके से साढ़े चौबीस करोड़ रुपये का घाटा हुआ। उस रुपये को पूरा करने के लिये हमारी सरकार कितने ही तरीके इस्तेमाल कर रही है। कुछ सहायता केन्द्रीय सरकार से ले रही है। कुछ कर्जा लिया है, और कुछ टैक्सेज लगाये जा रहे हैं, इनके द्वारा रुपया वसूल किया जायगा। अगर हमें सुधार करना मंजूर है तो हमारे लिये टैक्सेज लगाना लाजिमी है। जब टैक्सेज लगाना है तो प्रश्न यह उठता है कि टैक्सेज किस पर लगाये जायं।

यह बिलकुल स्वाभाविक है कि टैक्स उन चीजों पर लगाना चाहिये कि जिनमें सुधार हो रहे हैं यानी सुधार का काम सबसे ज्यादा सड़कों, बिजली, सिंचाई, खेती आदि में हो रहा है इसलिये यह कुदरती बात है कि यह टैक्स उन्हीं चीजों पर लगें जिनका हम सुधार कर रहे हैं। जब से हमारे यहां राष्ट्रीय हुकूमत आयी है तब से सड़कें काफी बनी हैं और बन रही हैं और यह जो रुपया खर्च हो रहा है उसमें काफी रुपया सड़कों पर खर्चा होगा। इसलिये यह बिलकुल स्वाभाविक और न्यासंगत है, कि टैक्स सड़क पर लगना चाहिये। और जब यह टैक्स सड़क पर लगाना चाहिये तो उसका तरीका यही हो सकता था कि मोटरों पर लगे। जो बिल आया है उसमें ठीक ही तरीका रखा गया है। हमारे विरोधी भाई जो हैं उन्होंने तो यह तरीका अख्तियार कर लिया है कि चाहे कोई भी बिल आवे, कोई भी प्रस्ताव आये उसका विरोध ही किया जावे। मैं उनके विरोध की वकअत करता अगर वे यह सुझाव देते कि फलां फलां मदें हैं कि उन पर टैक्स लगाया जा सकता है। आज तक उनमें से किसी भाई ने यह नहीं बताया कि फलां फलां मद पर आप टैक्स लगायें। जब वह यह बताते नहीं हैं और जो कोई भी बिल आते हैं उनकी समालोचना करते हैं, उनकी नुक्ताचीनी करते हैं तो यह समझा जाता है कि यह तो विरोध विरोध की ही दृष्टि से कर रहे हैं और उसमें कोई तथ्य नहीं है।

अभी हमारे भाई उपाध्याय जी ने कहा है कि यह टैक्स कुछ अनुचित है लेकिन उन्हें यह मालूम है कि यह टैक्स जो लगाया जा रहा है यह मोटर वेहिकिल्स के नाम से है, लेकिन असलियत में सड़कों पर है। इनमें दो तरह के मोटर आते हैं। एक प्राइवेट कार और दूसरे पब्लिक बसेज। यह तो मानना ही पड़ेगा कि जो प्राइवेट कार हैं वे कम चलती हैं उनकी अपेक्षा जो पब्लिक बसेज हैं और जो किराये की हैं वह ज्यादा चलती हैं और उनमें किराये वाले बैठते भी बहुत ज्यादा हैं और बोझा भी बहुत ज्यादा लादा जाता है। जो चीज ज्यादा चलेगी वह सड़कों को ज्यादा खराब करेगी इसलिये यह होना ही चाहिये कि जिनसे सड़कें ज्यादा खराब होती हों उनपर ज्यादा टैक्स लगे और जिनसे सड़कें कम खराब होती हों उन पर कम टैक्स लगना चाहिये। इन टैक्सों के लगने में यही सिद्धांत रखा गया है कि जो प्राइवेट कार है चूंकि वह कम चलती हैं उनमें बोझा भी कम होता है उनसे सड़कें कम खराब होती हैं इस बात को दृष्टि में रख कर उन पर टैक्स कम लगाया गया है और जो पब्लिक कैरियर हैं, किराये पर चलते है उनमें ज्यादा रखा गया है क्योंकि उनमें बोझा भी ज्यादा होता है और ज्यादा चलते हैं। श्री उपाध्याय जी ने बताया कि यह जो पैसेन्जर्स हैं उनमें अगर ३२ की गाड़ी है तो २७५ रुपये साल में किराये में बढ़ जायेंगे। २७५ से तो १२ आने रोज हुये १२ आने रोज ज्यादा नहीं हैं। जो भी पब्लिक कैरियर हैं जिनमें ३२ आदमी जाते हैं वह ६०,७० रुपये रोज कमाते हैं। ६०—७० रुपयों की अपेक्षा १२ आने कोई कीमत नहीं रखते। इस तरह से जो ट्रक्स किराये पर चलती हैं बोझा ले जाती हैं अगर उन्हीं की फिगर्स को लें जो उन्होंने बताया है १ रुपये ५ आना प्रतिदिन अधिक पड़ता है। जहां तक मेरी इत्तिला है हमारे यहां जो ट्रक चलती हैं जाने-आने में करीब ५०-६० रुपये लेती हैं इसमें से १५-२० रुपये उनके पैट्रोल, मोबिलआयल में खर्चा होता है, उनको करीब ३० रुपया बचता है जिसमें ट्रक की मरम्मत और मजदूरी वगैरह होती है। अगर एक रुपया पांच आने बढ़ जाते हैं तो उसमें कोई बढ़ोतरी मेरी दृष्टि में नहीं होती है। इसके अलावा एक आम बात कही जाती है कि जो भी ट्रक या बस चलती हैं दो तीन वर्ष के अन्दर ही उसकी असली कीमत वसूल हो

जाती है। ऐसी हालत में इस टैक्स का बढ़ाया जाना बिलकुल न्याय संगत है। उसमें कोई अनौचित्य नहीं है।

पुलिस के संबंध में बड़ी शिकायत की गयी है। मुझे मालूम नहीं कि हमारे उपाध्याय महोदय को कहाँ का अनुभव है। शायद उनके यहां ज्यादा ज्यादतियां होती होंगी। हमारे जिले में तो कोई भी ट्रक वाला १४०, १५० मन से ज्यादा कभी नहीं भरता है। इस से ऊपर नहीं भरते हैं। इसलिये पुलिस द्वारा पकड़े जाने का न ज्यादा भय है न रिश्वत का सवाल है। अपने जिले का तो मुझे अनुभव है, वहां तो ऐसी ज्यादतियां पुलिस की हैं नहीं। गो पुलिस की बहुत सी शिकायतें हैं। लेकिन मोटर लारी और ट्रक के संबंध में ऐसी शिकायतें नहीं हैं।

इसलिये मैं इस बिल का स्वागत करता हूं और इसका पूरा समर्थन करता हूं। मैं तो यह समझता हूं कि जितना भी टैक्स बढ़ाना है उन्हीं चीजों पर पड़ना चाहिये जिन का हम सुधार कर रहे हैं। इन शब्दों के साथ मैं इस का समर्थन करता हूं।

श्री बलवीर सिंह (जिला मेरठ)—माननीय अध्यक्ष महोदय, जो विधेयक गृह मंत्री जी ने पेश किया है मैं इसका स्वागत करता हूं। मैं यह समझता था कि इस विधेयक का विरोधी दल की ओर से कोई विरोध नहीं होगा। लेकिन उनके भाषणों को सुनकर मैं इस नतीजे पर आया कि वह इसके उसूल को नहीं समझे हैं। जो बातें उन्होंने कहीं हैं उनसे यह जाहिर होता है कि यह मोटर वेहिकिल टैक्सेशन विधेयक जो रखा गया है वह न तो यह समझे हैं कि यह किस उद्देश्य से रखा गया है न यह समझे हैं कि किस आधार पर रखा गया है।

अध्यक्ष महोदय, मैं आपके द्वारा बतलाना चाहता हूं कि इसका उद्देश्य गृह मंत्री जी ने बता ही दिया है कि चूंकि सड़कों की दशा सुधारनी है इस वजह से कुछ रुपये की जरूरत है और इसलिये इस टैक्स को लगाया जाता है। विरोध इस बात पर किया गया कि जो पब्लिक वेहिकिल्स हैं, जो ठेले और लारियां हैं और बस हैं उन पर ५० और ७५ फी सदी टैक्स बढ़ाया गया है और कारों पर सिर्फ २५ फीसदी टैक्स बढ़ाया गया है। मेरे लायक दोस्त इसका उसूल नहीं समझे हैं कि किस उसूल पर यह टैक्स लगाया जाता है। मोटर वेहिकिल टैक्स, रोड टैक्स कहलाता है। वजन के आधार पर लगाया जाता है। मतलब उसका यह है कि जिस गाड़ी से या वेहिकिल से सड़कें ज्यादा और जल्दी खराब होती हैं उन पर ज्यादा टैक्स लगाया जाता है और जिनसे कम और देर में सड़कें खराब होती हैं उन पर कम टैक्स लगाया जाता है। यह मानी हुई बात है कि जो ठेले और लारियां आज सड़कों पर चलती हैं उनसे सड़कें जल्दी खराब हो जाती हैं। लिहाजा उन पर टैक्स ज्यादा लगाना चाहिये। दूसरी बात यह है कि कार सड़कों पर इतना इस्तेमाल नहीं होतीं, जितना कि पब्लिक वेहिकिल्स यानी टैक्सी, बस और ठेले इस्तेमाल होते हैं। तो इसलिये कार की अपेक्षा हेवी वेहिकिल्स पर अधिक टैक्स लगाया जाता है।

मेरे लायक दोस्त दलील यह देते हैं कि जो कार रखते हैं वह ज्यादा मालदार होते हैं। मैं उनको बतलाना चाहता हूं कि उन की मालदारी के ऊपर टैक्स लगने के दूसरे जरिये हैं जैसे इनकम टैक्स और दूसरे टैक्स। यह रोड टैक्स रोड के इस्तेमाल के आधार पर लगाया जायगा और गाड़ी के वजन के हिसाब से लगाया जायगा जैसा कि इसका उसूल है। इसलिये यह कहना कि कार पर ज्यादा टैक्स लगाना चाहिये, यह ग़लत ही बात नहीं होगी, बल्कि इस रोड टैक्स के उसूल के खिलाफ बात होगी। इस वजह से इस टैक्स का जो ग्रेड रखा गया है कि किस-किस फीसदी, किस-किस वेहिकिल पर रखा जाय यह एक उचित और मुनासिब ढंग से रखा गया है। अब मेरे लायक दोस्त इस बात की मिसाल देते हैं कि पंजाब में इतना टैक्स है और इतना लम्बा रूट उनके परमिट में है। मैं उनको बता देना चाहता हूं।

[श्री बलवीर सिंह]

कि हमको किसी प्रदेश की मिसाल नहीं लेना है। उत्तर प्रदेश वह प्रदेश है जिसकी मिसाल दूसरे प्रदेशों में ली जाती है। हमको ५ साल के अन्दर अपनी सड़कों की तादाद इतनी कर लेना है कि जितनी किसी प्रदेश में नहीं मिलेगी। इसलिये इस टैक्स का लगाना बहुत जरूरी है। मैं यह भी बता देना चाहता हूं कि यह जिस हिसाब से बढ़ाया गया है वह इतना ज्यादा नहीं बढ़ाया गया कि जिसके लिये इतनी लम्बी-चौड़ी विरोध में बहस की जाय और इसके साथ ही यह भी कह देना चाहता हूं कि यह लोग जो लारी और ठेला चलाते हैं उनको यह नहीं कहा जा सकता कि वह गरीब आदमी हैं। मेरे लायक दोस्त नारायणदत्त जी ने कह दिया कि ठेलों पर जो टैक्स लगता है वह किसानों पर पड़ेगा जो गन्ना ढोते हैं। मैं उनको बता देना चाहता हूं कि किसान अपना गन्ना अपने ठेलों में नहीं ढोते, उनका गन्ना मिलें ढोती हैं। उनके ऊपर टैक्स लगने की कोई बात नहीं है, बल्कि उनके उसूल के मातहत ही यह बात बैठती है।

इसलिये मैं ज्यादा न कह कर यही कहना चाहता हूं कि यह विधेयक ठीक है और इस सदन को इसे पास कर देना चाहिये।

श्री राजनारायण (जिला बनारस)—माननीय सभापति जी, अभी जो बहस चल रही थी इस विधेयक पर जो गृह मंत्री ने उपस्थित किया है, मैं तो इस पर बोलना नहीं चाहता था, मगर सरकारी पक्ष के वक्ताओं ने जो तर्क और वितर्क यहां उपस्थित किये उसके बाद कुछ बोलने की आवश्यकता पड़ी। एक सज्जन ने तो यहां तक कह दिया कि विरोधी पक्ष यह समझता ही नहीं कि टैक्स कहां लगाये जाने चाहियें और कहां नहीं लगना चाहियें। एक सज्जन ने यहां तक कह दिया कि विरोधी पक्ष की ओर से कोई कांक्रीट सजेस्शन (समुचित सुझाव) नहीं दिया जाता कि आखिर में सरकार की आमदनी कहां से बढ़ेगी। मैं बहुत दूर नहीं जाना चाहता। इस सदन के सम्मानित सदस्यों को केवल यही बतलाना चाहता हूं कि वे माननीय सम्पूर्णानन्द के पिछले भाषणों को ही पढ़ें। आखिर वे सदन में प्रतिनिधि होकर आये हैं और १० रु० रोज दैनिक भत्ता भी लेते हैं तो कम से कम पुराने भाषणों का तो अध्ययन करना चाहिये। तो मैं माननीय गृह मंत्री के पुराने भाषणों की ही याद दिलाना चाहता हूं जिसमें कि उन्होंने कई बार कहा है कि वे अर्थ मंत्री भी रहे हैं और कहते हैं कि इस सूबे की जनता में अब टैक्स पे (अदा) करने की कैपेसिटी नहीं रह गयी है। तो जब टैक्स पे करने की कैपेसिटी (क्षमता) नहीं रह गयी है तो आखिर टैक्स बढ़ाये क्यों जाते हैं। और टैक्स लगाने के भी सिद्धान्त होते हैं। यह सरकार जो अपने को जनतांत्रिक सरकार कहती है और डेमोक्रेसी और सोशलिज्म दोनों में विलीन करने वाली सरकार अपने को समझती है तो मैं तो यही कहूंगा कि "कमिंग ईवेंट्स कास्ट देयर शैडोज बिफोर" (होनहार बिरवान के होत चीकने पात) आने वाले वाकयात अपनी छाया फेंकने लगते हैं। जो और बड़े टैक्सेशन के बिल आने वाले हैं उनकी छाया इस बिल से प्रकट होने लगती है। मैं, जब गृह मंत्री ने बिल को प्रस्तुत किया है तो उन्होंने जो कुछ पहले सैद्धान्तिक बातें रखी हैं उन सिद्धान्तों को भी लेकर सरकार की ओर से टैक्स बढ़ाने की योजनाओं का विवेचन करूंगा। इस समय अगर प्रसिद्ध अर्थ शास्त्रियों की बात मानी जाय तो वह कहते हैं कि टैक्स के जरिये रिडिस्ट्रिब्यूशन आफ वेल्थ (धन का बटवारा) भी होना चाहिये।

क्या यह जो टैक्सेज लगाये जा रहें हैं इससे रिडिस्ट्रीब्यूशन आफ वेल्थ किया जा रहा है, क्या धन का बटवारा किया जा रहा है। क्या धनिकों पर या बड़े-बड़े लोगों पर टैक्सेज लगा करके ग़रीब जनता के उद्धार और कल्याण का उपाय निकाला जा रहा है। कह तो दिया गया है इस उद्देश्य में कि सड़कों की मरम्मत करने के लिये जो खर्च बढ़ेगा उसकी पूर्ति होगी।

मैं अपने सम्मानित मित्रों को याद दिलाना चाहता हूं कि जब यह सरकार सन् १९४६ में आयी तो सूबे की अमदनी कितनी थी। सरकार की अमदनी ३२ करोड़ रुपये थी और आज ६४ करोड़ का बजट है। ३२ करोड़ से छलांग मार कर दूनी आमदनी हो गयी। यह दूनी आमदनी किस तरीके से खर्च हुई। जनता का जीवनस्तर कहाँ बढ़ा। जरा इसको भी तो समझना चाहिये। जिस क्षेत्र में जनता ने उन्नति की है उसको जरा बताना चाहिये। टैक्सेज से बराबर आमदनी बढ़ती चली जा रही है। इसी प्रकार जो कोई दूसरा टैक्स दूसरे माननीय मंत्री रखेंगे तो वे उस विभाग से सम्बद्ध विकास की बातें बता देंगे कि इससे हम यह विकास करना चाहते हैं। ट्रांसपोर्ट के माननीय मंत्री जी नहीं थे, इसलिये उनके स्थान की पूर्ति माननीय गृह मंत्री जी कर रहे हैं। माननीय गृह मंत्री जी के मुखारबिन्दु से आज हमें यह सब बातें सुनने को मौका प्राप्त हुआ। सिंचाई का जब मामला आयेगा तो सिंचाई के माननीय मंत्री जी कह देंगे कि सिंचाई के लिये नई नई नहरें खुदवानी हैं, इसलिये वहां के किसानों पर रुपये में चार आने या पांच आने का बढ़ाना जरूरी है।

हमें तो उस समय अफसोस होता है जब मैं सदन के बाहर इस सदन के उन सम्मानित सदस्यों से बात करता हूं जो कांग्रेस पार्टी के हैं और जो इस बात में हमारे साथ शरीक होते हैं कि सरकार जिस तरह से चल रही है उससे जन कल्याण नहीं होगा, और वे जब यहां आते हैं तब उनके मुखारबिन्दु से ऐसी बातें सुनता हूं जिनसे मुझे परेशानी होती है कि आखिर यह हिपोक्रेसी क्या है हम जब सदन के बाहर जाते हैं तब जन कल्याण की बात करने लगते हैं और फिर यहां सदन में बैठ कर दूसरी मनोवृत्ति का परिचय देने लगते हैं । हो सकता है जैसा कि हमारे माननीय अन्न मंत्री जी ने कल कहा था और हमारे माननीय गृह मंत्री जी भी कहें, मैं जब माननीय गृह मंत्री जी के सामने बोलने के लिये खड़ा होता हूं, तो सहम जाता हूं क्योंकि उनसे मैंने बहुत कुछ शिक्षा ली है। वे कह देंगे कि जब संविधान के निर्माण का युग था तब सोशलिस्ट पार्टी उसमें शरीक नहीं हुई मगर मैं उनसे अपील करना चाहता हूं और निवेदन करना चाहता हूं कि यहां सोशलिस्ट पार्टी की ओर से ऐसे-ऐसे संशोधन रखे जाते हैं जिनसे जनता का कल्याण हो सकता है, मगर बराबर सरकारी बेंच की तरफ से हठवाद का परिचय दिया जाता है। अभी कल ही हमारे माननीय अन्न मंत्री श्री चन्द्रभानु गुप्त जी के सामने हमने एक वर्ष बढ़ाने का संशोधन रखा था। उनका कोई नुक़सान नहीं होता था । उन्होंने यह तर्क दिया कि एक साल के बाद फिर इन्हीं बातों पर तर्क वितर्क होगा और उसमें बड़ा पैसा खराब होगा।

आदरणीय सभापति जी, पैसा कैसे खराब किया जाता है मैं इस पर इस समय जाना नहीं चाहता, मगर मैं आपके जरिये यह बता देना चाहता हूं कि सरकार का जो तरीका है उससे न जाने कितने धन का दुरुपयोग हो रहा है। पहले दो तीन दिन तक आधा समय इस सदन में बैठ कर हम काम नहीं कर पाये, क्योंकि सरकार के पास कोई काम न था। उसमें विरोधी पक्ष की ग़लती नहीं थी बल्कि सरकारी पक्ष की थी। सुनने में आया है कि कल से पांच दिन की छुट्टी होने जा रही है। जब पांच दिन की छुट्टी होगी तो उसमें आने जाने का तीन फर्स्ट क्लास किराया सब सदस्यों को प्राप्त होगा। जब तर्क वितर्क इस सदन में होता है जरा साहस के साथ और दृढ़ता के साथ उसको सुनने की बात कीजिये। ऐसी बातें सभापति जी, मैं आपके द्वारा कहना चाहता हूं कि सरकारी पक्ष की ओर से ही कृपा हुआ करती है और उसका दोष आता है अपोजीशन के ऊपर। सरकारी पक्ष कहता है कि अपोजीशन जिस तरह से डिलेइंग टैक्टिक्स रखता है उससे ज्यादा पैसा खर्च होता है। उनका यह कहना सरासर ग़लत तथा आत्म प्रवंचना है। मैं श्रीमन् आपके जरिये से मंत्री जी से अपील करना चाहता हूं कि टैक्सेशन का जो मेजर आया है वह तो है ही, लेकिन जो आगे आने वाले हैं उनके लिये मैं माननीय गृह मंत्री से निवेदन करूंगा कि उनकी

[श्री राजनारायण]
उपस्थिति कैबिनट में तभी सार्थक और कारगर सिद्ध होगी जब कि करों में जो वृद्धि होने जा रही है उसको वह रोक सकेंगे। मैं समझ सकता हूं कि चाहे हम हों या न हों लेकिन अगर विचारों का प्रतिनिधित्व गृह मंत्री करते होंगे तो कैसे ऐसे ऊल जलूल टैक्सेशन की वृद्धि के प्रस्ताव प्रस्तुत हो जाया करते हैं।

अब मैं सम्मानित सदस्यों को थोड़े में बतला दूं कि हम क्या चाहते हैं कि किस पर टैक्स लगाना है। हम गृह मंत्री जी की इस सफ़ाई को पसन्द नहीं करेंगे कि वह यह कह दें कि यह हमारे क्षेत्र के बाहर की बात है। कांग्रेसी सरकार ही सूबे में है और केन्द्र में भी है। मैं आपके जरिये निवेदन करना चाहता हूं कि जब हम समाजीकरण का प्रस्ताव लाते हैं तो सरकारी पक्ष जो उसकी स्प्रिट को मानते हैं उनको विरोध नहीं करना चाहिये। जब हम कहते हैं कि फलां फलां उद्योगों का समाजीकरण होना चाहिये और शुगर इंडस्ट्री किस तरह से चलना चाहिये तो सरकारी पक्ष की तरफ से उसका विरोध किया जाता है, तो हम कैसे समझें कि हमारी सरकार हमारी इस तरह की नीति का समर्थन करने वाली है।

हमारी सरकार केन्द्रीय सरकार की आड़ में संविधान में जो प्रतिक्रियावादी कुछ क्लाजेज आ गये हैं उनकी आड़ में अपनी कर बढ़ाने वाली मनोवृत्ति को छिपाना चाहती है। मृत्यु कर क्यों न लगाया जाय, इसके साथ साथ अधिक लाभ कर क्यों नहीं लगाया जाता है। पहले ही कहा कि ५ लाख के ऊपर जो कैपीटल है उस पर कर लगाया जाय ताकि हम अपने निर्माण कार्यों को आगे बढ़ा सकें। श्रीमन्, मैं आपके जरिये कहना चाहता हूं कि यह उत्तर प्रदेश की सरकार की बात है। कहने के लिये संविधान की आड़ ली जा सकती है।

उत्तर प्रदेश में जो राजे महाराजे थे उनके लिये रुपया न देने के संबंध में अगर हमारी सरकार फैसला करती तो क्या केन्द्रीय सरकार उसको न मानती? लेकिन आज महाराजा बनारस को ४ लाख रुपया सालाना मिलता है और रामपुर को ३-४ लाख रुपया मिलता होगा, हमारी सरकार उनकी इस रक़म को घटाने का प्रस्ताव कर सकती है। अगर कार्य करना होता तो जिस समय उत्सव हुआ था उसमें हमारे मुख्य मंत्री सम्मिलित हुये थे, उन्होंने ऐसा प्रस्ताव किया होता; मगर जब ऐसी विचारधारा सरकार की हो तब तो?

अधिष्ठाता—आर्डर, माननीय सदस्य विचाराधीन विधेयक के ऊपर अपना ध्यान विशेष रूप से रखें।

श्री राजनारायण—आदर्णीय सभापति जी, मैं समझ रहा हूं कि मैं इसके बाहर नहीं जा रहा हूं, क्योंकि कर वृद्धि का प्रस्ताव है और उसमें यह तमाम बातें आ रही हैं। श्रीमन्, मैं समझता हूं कि हम कर वृद्धि कैसे कर सकते हैं। अगर इन बातों को सदन के सामने प्रस्तुत नहीं करेंगे तो माननीय सदस्य कैसे समझेंगे कि यह बिल जो प्रस्तुत किया गया है अनर्गल है, अनावश्यक है।

आदर्णीय सभापति जी, मैं आपके द्वारा माननीय सदस्यों का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूं कि आज अगर सरकार को कर लगाना है तो कर लगाने के दृष्टिकोण में सरकार को आमूल परिवर्तन करना पड़ेगा। आज सरकार अगर यह कहे कि रिक्शा चलाना स्वास्थ्य के लिये लाभ कर सिद्ध होता है तो आदमी के चलने से और रिक्शा खींचने से जो सड़क की मरम्मत होगी उसके लिये प्रत्येक आदमी पर सरकार को टैक्स लगाना पड़ेगा और यदि कैपेसिटी टू पे की बात मानी जाय तो चीज यह है कि गृह मंत्री के मुखारबिन्दु से उद्गार निकल चुके हैं कि कैपेसिटी टू पे टैक्सेज

खत्म हो गई है। अतः अब कर हर्गिज नहीं बढ़ाया जाना चाहिये। यदि कैपिसिटी टु पे (कर अदा करने की क्षमता), लोगों की खत्म हो गई है तो उनके ऊपर टैक्स लगाने का क्या फायदा है। आपको टैक्स तो उनके ऊपर लगाना चाहिये जो अपने फंडामेंटल नेसिसिटी आफ लाइफ की पूर्ति के ऊपर ज्यादा आमदनी कर रहे हैं। जिनके पास मकान है, खाने के लिये सामान है और कपड़ा पहिनने के लिये काफी पैसा है अगर इस तरह के लोगों ने अपना इन्तजाम करने के बाद आमदनी बढ़ायी है तो उनके ऊपर टैक्स लगना चाहिये। जो आदमी गिरते जा रहे हैं, खाने का उनके पास कोई इन्तजाम नहीं है। उनसे कैसे टैक्स लिया जायगा। आप कहते हैं कि नहरों से उनके लिये पानी का इन्तजाम किया जायगा तब कहीं जाकर उनके लिये खाने का इन्तजाम होगा। अगर वह टैक्स देते देते मर जायं तो फिर यह निर्माण की बात उनके सामने आने वाली नहीं है।

इसलिये अध्यक्ष महोदय, मैं कांग्रेस पार्टी के सदस्यों की आकृति देख रहा हूं वे चाहते हैं कि यह बिल जल्द से जल्द पास हो जाय। तो मैं भी ज्यादा समय नहीं लेना चाहता हूं मगर मैं इतना अवश्य कहना चाहता हूं कि जब सन् १९३७ ई० में कांग्रेस सरकार पहले आई थी तब सन् ३८ में जहां तक मुझे स्मरण है तमाम अर्थ मंत्रियों की मीटिंग हुई थी। उन अर्थ मंत्रियों की मीटिंग में कुछ बातें तय हुई थीं और एक प्लानिंग कमेटी बनी थी। पं० जवाहरलाल जी का वरदस्त भी उसको प्राप्त हुआ था। उस कमेटी ने बहुत सी सिफारिशें की थीं और देश का पुर्ननिर्माण करने के लिये बहुत सी सिफारिशें की थीं और देश का पुननिर्माण करने के लिये बहुत से प्रस्ताव भी उसने पास किये थे। तो मैं गृह मंत्री जी से जानना चाहूंगा कि जो उस समय सुझाव दिये गये थे उन सुझावों की पूर्ति करने के लिये क्या यह कर लगाया गया है? आखिर २५ फीसदी, ५० फीसदी और ७५ फीसदी जो यह टैक्स आ रहा है इसका असर साधारण जनता के ऊपर पड़ेगा या नहीं पड़ेगा। यह सफाई क्यों नहीं हो जाती? सरकार मुसाफिर ले जाने वाली मोटरों पर टैक्स लगा रही है। अगर वह टैक्स उनके ऊपर बढ़ता है तो उसके मालिकों को सवारी ले जाने के लिये किराये में वृद्धि करने का अधिकार है या नहीं? अगर किराये में वृद्धि होगी तो उसका असर आम जनता पर पड़ेगा या नहीं पड़ेगा? हम सब लोग इस बात को समझे बैठे हैं कि हो सकता है ऐसा हो जैसा कि बजट के भाषण के समय माननीय वित्त मंत्री ने बताया था कि जो सरकारी बसेज हैं उनके किराये में भी वृद्धि हो सकती है। अगर ऐसा हुआ तो फिर प्राइवेट बस वाले भी कहेंगे कि हमारी बसेज का भी किराया बढ़ाना चाहिये। इसी के साथ एक बात को मैं बड़ी सफाई के साथ कहना चाहता हूं जैसा कि भूपालसिंह खाती जी ने कहा उनका जवाब तो मैं इस समय देना नहीं चाहता, मगर तेजा सिंह जी की बात का उत्तर अवश्य देना चाहता हूं और उनको बताना चाहता हूं कि जो रिमार्क उन्होंने कसा है कि उनको कुछ सन्देह और शक सा मालूम होता है कि हम लोग इस सदन में समय समय पर शरणार्थियों का गुडविल प्राप्त करने के लिये उनका नाम लिया करते हैं, यह बात ग़लत है। मैं आपके जरिये से अपने मित्र को बता देना चाहता हूं कि सोशलिस्ट पार्टी कभी अवसरवादिता के चक्कर में नहीं पड़ती है। सोलशलिस्ट पार्टी की जो नीति है वह ऐसी नहीं है कि जिससे वह किसी तरह से रास्ता छोड़ कर अपना फायदा समय के अनुसार उठाये। हमारी पालिसी तो साफ है और बिल्कुल स्पष्ट है। सोशलिस्ट पार्टी हमेशा अपनी मर्यादा और मान को सुरक्षित रखती है और वह अपने पथ पर बराबर चली जा रही है। हमारे मित्र जो दोषारोपण कर रहे हैं कि हमारी नीति व्यवहारिकता और सिद्धान्त में अलग-अलग है। मैं उनको बतलाना चाहता हूं कि हमारी व्यवहारिक्ता और सिद्धान्त में कोई

[श्री राजनारायण]

अन्तर नहीं है। मैं अपने मित्र तेजा सिंह जी को बतलाना चाहता हूं कि शरणार्थियों की परिस्थिति और आवास को ठीक करने के लिये सोशलिस्ट पार्टी ने बारबार इस बात का आग्रह किया है कि एक नये तरीके का सम्पत्ति टैक्स लगाया जाय। मगर पं० जवाहरलाल जी जिनके हाथ में इस समय देश की बागडोर है उन्होंने इसका विरोध किया है और कहा है कि यह हर्गिज नहीं हो सकता है। तो फिर शरणार्थियों की समस्या को हल करने के लिये वह कैसे कहते हैं? मैं तो यह कहने को तैयार हूं कि माननीय तेजा सिंह जी ने जो बात कही, उस पर मैं कहूंगा अवश्य चाहे यह शब्द उनको कर्ण कटु लगें। राजनीति में एक प्रकार का चरित्र (विकृत चरित्र) है, वह उन पर लागू होती है। किसी लाभ या लालच में पड़ कर यह हो जाता है कि इस तरह की बातें लोग करने लगते हैं। बहुत से ग़रीब घर के लोग होते हैं जिनके दिल में देश का दर्द होता है। वह नये समाज को बनाने के लिये आगे बढ़ते हैं और जमींदारी तोड़ने और क्रान्ति करने की आवाज को बुलन्द करते हैं। अगर मैं कहूं तो मेरे मित्र माफ करेंगे कि उनके कैरेक्टर में यह लुम्पन की चीज नहीं आनी चाहिये; अगर कोई स्थान किसी तरह से एक बार मिल गया है तो उस स्थान को बनाये रखने के लिये ऐसी-ऐसी बातों को कह कर भी ग़लत कही जाती हैं सही बातों के भी ग़लत माने लगाते हैं।

मैं स्वयं श्री तेजा सिंह जी से पूछता हूं और जानना चाहता हूं कि क्या हमारे तेजा सिंह जी इस बात को नहीं जानते कि शरणार्थियों की समस्या को सुलझाने के लिये सोशलिस्ट पार्टी सबसे आगे उद्यत रही है? और क्या वह उनकी हर तरह की सहायता के लिये और उनके तमाम मसलों को ठीक कराने में आगे नहीं रही है? जहां तक मेरा निजी सवाल है मुझे तो शरणार्थी शब्द से भी बड़ी चिढ़ है और मैं इस शब्द को पसन्द नहीं करता। शरणार्थी हम उनको क्यों कहें जब कि यह वह लोग हैं जिन्होंने अगर सही मानों में देखा जाय तो सबसे ज्यादा इस आजादी की लड़ाई में कुर्बानी की है। यह अवसर नहीं है कि मैं इस विषय में अधिक कहूं लेकिन जब उधर से ऐसी बातें कही जाती हैं और माननीय मंत्रिगण ऐसी बातें कहते हैं तो मुझे कहना पड़ता है कि इस तरह से बटवारा देश का मान कर स्वराज्य की भ्रूण हत्या की गई है और सोशलिस्ट पार्टी इस व्यवस्था से कभी सहमत नहीं थी और उसने तो आगे भी कास्टीटुयेन्ट असेम्बली की योजना का बाईकाट इसीलिये किया था, सन् ४६ में ही जयप्रकाश नारायण ने कहा था कि इस तरह से जो स्वाराज्य लिया जा रहा है वह ठीक नहीं है और इस तरह से जो देश के नौजवानों में क्रान्ति की भावना जागृत हुई है वह खत्म हो जायगी लेकिन कांग्रेस की लीडर-शिप ने उस भावना को कुचल कर कम्प्रोमाइज (समझौता) किया और देश के बटवारे की बात को स्वीकार किया और उसका सारा दोष प्रतिक्रियावादी लीडर-शिप जो कांग्रेस की है उसी पर जाना चाहिये। समय समय पर इस दोष से बचने के लिये तरह तरह से सोशलिस्ट पार्टी के बारे में ऐसी वैसी बातें कही जाती हैं। जहां तक शरणार्थियों के बारे में सवाल है वह तो हमारे भाई हैं और मानवता के नाते हम हर प्रकार की सहूलियत उनको देने के लिये तैयार हैं। मगर शरणार्थी नाम मुझे अच्छा नहीं लगता है, यह बड़ा रद्दी नाम है। जिन्होंने असल में सारा त्याग किया इस आजादी की क़ीमत अपने घरों, औरतों, बच्चों सब को बरबाद करके और जला कर दी है वह ही हमारे सूबे में शरणार्थी के नाम से पुकारे जायं, क्या इससे सुन्दर शब्द की रचना यहां के विद्वान् नहीं कर सकते। मैं माननीय गृह मंत्री से निवेदन करूंगा कि वह अब ऐसा शब्द रचेंगे कि किसी को उनको शरणार्थी शब्द से सम्बोधन न करना पड़े।

मैं इन बातों के कहने के बाद माननीय गृह मंत्री से अपील करूंगा और उनसे यह जानना चाहूंगा कि क्या हमारे प्रदेश में फंडामेंटल नेसेसिटीज आफ लाइफ (जीवन की मौलिक आवश्यकताएं) आम जनता की पूरी हो रही हैं कि सरकार की तरफ से टैक्स बढ़ाये जा रहे हैं? मैं यह भी जानना चाहूंगा कि क्या सरकार रिडिस्ट्रीब्यूशन आफ वेल्थ करने जा रही है, क्या हमारे यहां पर कैपिटा इनकम बढ़ गई है? अगर ऐसा है तब तो ठीक है वरना क्या कारण है कि सरकार आम जनता पर टैक्स का बोझ बढ़ाती जाये? समझ में नहीं आता कि सरकार किस तरह से मतिमन्द और निरंकुश होकर चलती जा रही है। जब भी कोई अनुचित काम सरकार को करना होता है, कोई टैक्स लगाना होता है या इस तरह की चीज करनी होती है तो वह कोई आवरण ले लेती है और अपने बहुमत से जो चाहे कर डालती है। शायद सारी दुनिया में जहां डेमोक्रेसी है कहीं इतना बहुमत न होगा जितना यहां सरकारी पार्टी का है और उसी बहुमत के कारण वह मतिमन्द होती जाती है। मैं इस बिल के अतिरिक्त और जो बिल टैक्सेशन के प्रस्तुत होने वाले हैं उनके बारे में माननीय गृह मंत्री से अपील करूंगा कि वह उनको भी रोकने की कृपा करें क्योंकि आज सूबे का वातावरण बहुत गर्म है उस आंच को रोकने में और जोर की प्रवाहशील जलन पैदा होगी और जैसा कि मेरे मित्र उपाध्याय जी ने कहा कि वह परिस्थिति भी आ सकती है जब यह सरकार उस जलन में जल भी जायगी।

गृह मंत्री (डाक्टर सम्पूर्णानन्द)---सभापति महोदय, इस बिल के संबंध में जो भाषण हुए यदि मैं उन भाषणों में जितने तर्क उपस्थित किये हैं उन सब का उत्तर देने का प्रयत्न करूं तो मुझे इस सदन का बहुत समय लेना होगा और उतना समय है नहीं। दूसरी बात एक और है। जब कोई व्यक्ति भाषण देता है तो वह उस भाषण से यह समझता है कि वह तर्क द्वारा दूसरों को समझा रहा है, भुला रहा है। यदि किसी आदमी का यह विचार रहा हो तो मैं उसके बारे में कुछ न कहूंगा केवल इतना ही कहूंगा कि यह तो माननीय सदस्य स्वयं ही जान लेंगे कि उनके तर्कों का सदन के माननीय सदस्यों पर क्या प्रभाव पड़ा।

वहां पर टैक्सेज के कई बड़े बड़े सिद्धांतों का जिक्र हुआ। उनके बारे में मैं इतना ही कह देना चाहता हूं कि जब टैक्सेज पर विचार किया जाय तो उसके केवल २-३ मेक्सिम्स (सिधांतों) को ही काम में न लाया जाय। निश्चय ही टैक्स लगाते समय पेइंग केपेसिटी (देय क्षमता) का खयाल रखना होता है, निश्चय ही इस बात का भी ध्यान रखना होता है कि किसी आदमी की असेन्शियल नेसेसिटीज (आनिवार्य आवश्यकतायें) क्या हैं, उसके खाने पीने, कपड़े और बाल-बच्चों की पढ़ाई-लिखाई के खर्चे से जो बचता है वह उसकी पेइंग कपेसिटी होती है, सही बात है। यह बात भी सही है कि इन टैक्सेज से डिस्ट्रीब्यूशन आफ इनकम होता है। जिसके पास बहुत रुपया है और जिसके पास रुपया नहीं है टैक्सेज के जरिये से उसका लेवलिंग होता है। यह भी एक सिद्धांत है और बहुत बड़ा सिद्धांत है। परन्तु एक बात को ध्यान में रखना होगा। जिस समय किसी राज्य को अपना काम चलाना होता है, और उस राज्य का जो गरीब है, जिसके नागरिकों के पास अपनी फंडामेंटल नैसिसिटीज को पूरा करने के लिये रुपया कम है तो वहां के लोगों को अपनी नैसिसिटीज को टाइटन करना होता है। चाहे खर्चा अच्छी तरह से चलता हो या न चलता हो यह जरूरी नहीं होता कि वह अपना हिस्सा अपनी बचत या अमीरी में से दे, उसको अपने खर्चे में से वह रुपया निकाल कर अपने देश के लिये देना होता है। जिन देशों के पास पैसा है उनका काम डिस्ट्रीब्यूशन आफ वैल्थ (सम्पत्ति वितरण) के सिद्धांत पर चलता है। वहां पर केपेटलिस्ट्स के पास जो पैसा होता है उनकी आमदनी पर इनकम टैक्स और सुपर टैक्स लगाकर रुपया वसूल किया जाता है। जहां किसी के पास बहुत पैसा है और किसी के पास बहुत कम है वहां इस प्रकार से लेवलिंग होता है। लेकिन जिन राष्ट्रों में गरीब और अमीर में इतना फर्क नहीं होता वहां पर भी अगर राष्ट्र की आवश्यकता

[डाक्टर सम्पूर्णानन्द]

होती है स्कूलों के बनाने के लिये, राष्ट्र के निर्माण कार्य करने के लिये तो उनको भी जनता पर टैक्स लगाना होता है। अतः यह समझना कि केवल डिस्ट्रीब्यूशन आफ वेल्थ के लिये ही टैक्स लगाये जाते हैं, ठीक नहीं है। इसलिये मैं कहता हूं कि टैक्सेज के सिद्धांतों का जिक्र करते हुये केवल २-३ मोटे मोटे सिद्धांतों को लेकर ही बहस करने से कोई लाभ नहीं हो सकता।

एक बात और मुझे कहनी है कि अपने व्याख्यान में श्री मदन मोहन उपाध्याय जी ने यह कहा कि हम लोग जब बोलते हैं तो यही समझा जाता है कि केवल विरोध के लिये ही बोलते हैं। कभी कभी मैं भी यहां बैठा देखा करता हूं और यह भी समझ में आता है कि कभी कभी केवल विरोध के लिये ही विरोध होता है और कभी देर करने के लिये भी विरोध किया जाता है, लेकिन मैं ऐसा नहीं कहूंगा कि हमेशा विरोध के लिये ही विरोध किया जाता है। और मैं ऐसा क्यों कहूं जब कि मैं यह समझता हूं कि यहां जितने भी लोग हैं वे उत्तर प्रदेश की भलाई और अपनी ड्यूटी को समझते हैं। हम लोग जो यहां बैठे हुये हैं, उनकी तरफ से और मैं अपने लिये यह समझता हूं कि मैंने कोई देशभक्ति का ठेका नहीं लिया है और लोगों में भी उत्तर प्रदेश के प्रति प्रेम हो सकता है। मैं समझता हूं कि हमारे सूबे का किसी एक तरह से कल्याण हो सकता है और दूसरा कोई समझता है कि दूसरे प्रकार से उसका कल्याण हो सकता है, यह दूसरी बात है।

लेकिन किसी की नियत पर संदेह करने का कोई कारण नहीं है और मैं जब किसी को सुनूं तो चाहे समझ सकूं या न समझ सकूं परन्तु कहने वाले की नीयत पर मैं अपनी तरफ से कोई आक्षेप करने की जरूरत नहीं समझता। विरोधी पक्ष की तरफ से श्रीगणेश नारायणदत्त जी ने किया और उन्होंने बहुत ऊंचे स्तर से बातें शुरू कीं। डिमोक्रेसी और लोकतंत्र के सिद्धांतों की चर्चा की। बात बहुत अच्छी है लेकिन उनके भाषण को सुनते समय मुझे पंडित रतननाथ सरशार के मशहूर उर्दू नावेल फसानये आजाद की एक बात याद आ गई। उसमें एक पात्र है जो बार-बार यही कहता था कि लाओ करौली, तो जो आदमी बार-बर करौली निकालने की बात कहता है वह सच पूछिये तो करौली की इज्जत को भी मिट्टी में मिला देता है। जैसे हर मच्छर और मक्खी को मारने के लिये मशीनगन चलाने की बात नहीं कहनी चाहिये, इसी तरह से हर मौके पर डिमोक्रेसी और लोकतंत्र के सिद्धांतों की दुहाई देना ठीक नहीं है और इस तरह से इन शब्दों की मर्यादा भी बिगड़ जाती है और मैं इस वक्त इन सिद्धांतों की बातें करके सिद्धांतों की महत्ता को धूल में धूसरित नहीं करना चाहता। उन्होंने एक बात यह कही कि हमें फायनेंस कमीशन की ओर देखना चाहिये था। फायनेंस कमीशन गवर्नमेंट आफ इंडिया के पास जो कुछ सिफारिशें करेगी उसका क्या परिणाम होगा। इस देश में इन्कम टैक्स से कितनी आमदनी हो सकती है। वह जितनी भी होगी, होगी। उसका जब बटवारा होगा तो उस में कोई डिस्ट्रीब्यूशन आफ वेल्थ तो होगा नहीं, डिस्ट्रीब्यूशन आफ पावर्टी ही होगी और कुछ नहीं है। अभी ८ या ९ करोड़ रुपये मिलते हैं, करोड़ दो करोड़ और मिल जायेंगे और फिर उनसे जितने स्कूल और कालेजेज चल रहे हैं आज उत्तर प्रदेश में क्या इन करोड़ दो करोड़ से चलाये जायेंगे? क्या जितने आज अस्पताल चल रहे हैं करोड़ दो करोड़ से उन अस्पतालों की संख्या में वृद्धि हो सकेगी, क्या जितनी सड़कों को आप अपने यहां रखना चाहते हैं क्या उनका खर्चा करोड़ दो करोड़ से निकल सकता है? कदापि नहीं। इसलिये अगर यह आकाशीवृत्ति टपक पड़ेगी तो भी जो कुछ हमारे साधन हैं उनको टैप करना ही होगा। हमारा कर्त्तव्य अपने दैन्य अवस्था में ग्रस्त प्रत्येक प्राणी का है और उसका भार सारी स्टेट पर है। उस कर्त्तव्य का हम पालन कर सकें और उसके लिये साधन निकाल सकें। मैं सुनता हूं कि समाजवादी मित्रों को कई तरीके मालूम हैं, जिनसे आमदनी बढ़ाई जा सकती है लेकिन उस कल्पवृक्ष का तो मुझे कहीं पता नहीं लगा। वह बतलाते नहीं हैं और उसको दूर छिपाकर रखना चाहते हैं और हम जानते नहीं कि वह खजाना कहां है। जब तक उस खजाने के बीजक का पता न लग जाय तब

तक सिर्फ यही तरीका है और उन्हीं तरीकों से आमदनी बढ़ाने का प्रयत्न कर सकते हैं और दूसरा कोई साधन नहीं है।

नारायणदत्त जी ने कहा कि रुपया खर्च करने की बात क्यों करते हो इक्तीस व बत्तीस लाख रुपया सड़कों पर नहीं खर्च हो जायगा। एक अंग्रेजी कहावत है "Count your chickens before you hatch them" सूत न कपास कोरी में लट्ठम लट्ठा कि पहले मुर्गी अंडा दे उसके पहले ही लगे उसके पैर गिनने। हमारा सदन इसको मंजूर करता या न करता, यह बिल ऐक्ट बनता या न बनता और हम टैक्स लगाते या न लगाते पहले से इसका अन्दाजा कर लेते कि ३२ लाख रुपया आयेगा और उसको बजट में रखते तो सिवाय इसके कि वह डैफिसिट बजट और होता और आप भी कहते कि डैफिसिट बजट दिखला दिया। रुपया आने दीजिये आप देखेंगे कि कितनी सड़कों की मरम्मत करते हैं। हम सप्लीमेंट्री डिमांड रखेंगे, हमारे यहां खराब सड़कों की कमी थोड़े ही है। एक बात यह भी कही गई कि हमने गरीब और अमीर में डिस्क्रिमिनेशन किया, क्योंकि प्राइवेट कार्स पर केवल २५ प्रतिशत की वृद्धि हुई और जो पब्लिक कैरियर्स हैं उनपर बहुत ज्यादा हुआ। पहले तो यह ऐसा तर्क है जिसका जवाब मुझे बहुत ज्यादा देने की जरूरत नहीं है और माननीय वीरेन्द्र शाह ने उसका जवाब दे भी दिया है। बहुत सी ऐसी चीजें हैं जहां केवल निजी स्वार्थ की दृष्टि से नहीं बल्कि जनहित की दृष्टि से भी देखा जाय तो वह नेसेसिटी है जैसे डाक्टर के लिये। जैसे कई प्रकार के सरकारी कर्मचारी उनके लिये कार एक नेसेसिटी है और उसको लक्जरी नहीं कहना चाहिये। दूसरी यह बात सही है कि जो आदमी एक प्राइवेट कार खरीदता है, कर्जा लेता है या अपने घर से लगाता है या कहीं से लगाता है अब उसने लगाया है उसको रुपये वाला आदमी कहने लग जाइये।

यही बात है, यह तो सड़क जो खराब होती है, उनकी मरम्मत के लिये टैक्स लगाया जाता है। जो प्राइवेट गाड़ियां होती हैं उनके जरिये सड़क इतनी खराब नहीं होती, और प्राइवेट कार चलाने वाला उसको मुनाफे के लिये नहीं चलाता है। इसलिये उसको उस दृष्टि से नहीं देखना होगा जिस दृष्टि से कोई मुनाफे के लिये गाड़ी चलाता है, चाहे बस चलाता हो, ट्रक चलाता हो या टैक्सी चलाता हो। इसमें कोई डिस्क्रिमिनेशन की बात नहीं है।

नारायणदत्त जी ने कुछ इकोनामिक ऐंड रिसोर्सेज कमेटी का जिक्र किया। पहली बात तो यह है कि उस कमेटी का मैं ही चेयरमैन था। दो ही तीन वर्ष की बात है। और मेरी स्मरण शक्ति भी इतनी कमजोर नहीं है। मैं खुद जानता हूं कि उसके अन्दर क्या लिखा हुआ है। मुझको खासकर बताने की जरूरत नहीं थी। उसका जब नारायणदत्त जी ने जिक्र किया तो मुझे बड़ा आश्चर्य हुआ। वह चीज तो श्री वीरेन्द्र शाह द्वारा पेश होनी चाहिये थी। उसके अन्दर जो चीज रखी गयी है वह नारायणदत्त जी के खिलाफ पड़ती है। उसके अन्दर यह लिखा है:

"Owing to an increase in the prices of motor vehicles and an increase in the pay of drivers and the prices of spare parts, Government servants and the other private owners of motor cars are finding it increasingly difficult to own and maintain motor cars."

[मोटरकारों के मूल्य में वृद्धि के कारण और चालकों को वेतन वृद्धि के तथा स्पेयर पार्टस की मूल्य-वृद्धि के कारण सरकारी नौकर तथा मोटरकारों के प्राइवेट मालिक मोटर-कारों को रखने में अत्यन्त कठिनाई का अनुभव कर रहे हैं।]

और कुछ नहीं लिखा है। केवल प्राइवेट मोटर कार्स के संबंध में एक तर्क लिखा है। उसमें यह लिखा है कि प्राइवेट मोटर कार्स रखने में दिक्कत हो रही है इसलिये मोटर के ऊपर महसूल न बढ़ाया जाय। तो यह नारायणदत्त जी के काम की बात नहीं है। इसको वीरेन्द्र-शाह जी को पेश करना चाहिये था। लेकिन उन्होंने क्यों नहीं पेश किया उसके भी कारण हैं।

[डाक्टर सम्पूर्णानन्द]

दो कारण हैं। एक तो इसके अन्दर लिखा है——

"The licence and registration fee on motor vehicles should not be increased at present."

[इस समय मोटरकारों की लाइसेंस तथा रजिस्ट्रेशन फी नहीं बढ़नी चाहिये।]

ऐट प्रेजेंट लिखा है। तो तीस वर्ष पहले जो चीज थी आज ऐट प्रेजेंट नहीं है। आज तो बढ़ा सकते हैं। मैं समझता हूं कि कुछ तो इस वजह से उन्होंने पेश नहीं किया। पढ़ा जरूर होगा।

दूसरे एक बात और है। आखिर जब यह रिपोर्ट लिखी गयी उस वक्त भी यहां बसें, ट्रकें और टैक्सियां चलती थीं। लेकिन हमने जिक्र नहीं किया।

ट्रक, टैक्सी और बस के बारे में एक शब्द भी नहीं लिखा। उसका भी कारण था और वह यह है कि बहुत से लोग बाहर से आये थे शरणार्थी, वे इनको चलाते थे। उस वक्त दो तीन वर्ष पहले अगर उन पर कोई टैक्स लगाया जाता तो उनके साथ जरूर ज्यादती होती। इसीलिये उस वक्त टैक्स बढ़ाने का जिक्र नहीं था। राजा साहब ने कहा कि अगर ट्रकों पर टैक्स बढ़ा देंगे तो बड़ी तकलीफ होगी। तीन वर्ष पहले यह बात सही थी। उस वक्त नया नया काम उन्होंने शुरू किया था। आज वह सम्हल गये हैं, आज उनका रोजगार चल रहा है। जो बात उस वक्त सही हो सकती थी आज नहीं हो सकती। इसीलिये उन्होंने इस बात को पेश नहीं किया।

मैं एक चीज से बहुत घबराता हूं। उसको मैंने बचाया भी। फीगर्स (आंकड़ों) के मामलों में बड़ी पेचीदगी होती है। मैंने केवल एक फीगर इसमें दिया था जो कि मोटर वेहिकिल टैक्सेशन इन्क्वायरी कमेटी की है, जो गवर्नमेंट आफ इंडिया ने बिठायी थी। उसमें जो फीगर्स हैं वे हमारे यू० पी० से कहीं ज्यादा हैं। नारायणदत्त जी ने बम्बई की फीगर्स (आंकड़े) पढ़ीं। अगर बम्बई की फीगर्स पेश करनी हैं तो मद्रास की फीगर्स क्यों न पेश की जायं। वह भी दक्षिण में है और वह और भी दक्षिण में है। एक दक्षिण-पूर्व में और एक दक्षिण-पश्चिम में। छोटे मोटर वेहिकिल्स पर जहां हम ५६ रु० कहते हैं वहां मद्रास में १२० रु० है। उससे बड़ी मोटर वैहिकिल्स पर जहां हम ७५ रु० कहते हैं वहां मद्रास में १५६ रू० है। जहां पर टैक्सी पर ११२ रु० ८ कहते हैं वहां मद्रास में २४० रु० है। जहां हम बसेज के लिये कहते हैं ४५० रु० वहां मद्रास में ३ हजार ६ सौ रूपया है। जहां पर हम ट्रक के लिये ६७८ रु० कहते हैं वहां मद्रास में १ हजार ७ सौ ४० रु० है।

तो इस तरह अगर और सूबों के फीगर्स ही देखने हैं तो आप बम्बई के ही क्यों देखते हैं मद्रास के क्यों नहीं देखते हैं। लेकिन ऐसी कोई बात नहीं है और न मैं ही कोई इस तरह के झगड़े में पड़ना चाहता हूं। हर एक प्रदेश की अपनी अपनी आवश्यकता होती है। जैसा अभी किसी साहब ने कहा है कि बम्बई की सड़कें हमारे यहां से कई गुनी अच्छी हैं इसलिये मैं भी कहता हूं कि बम्बई को इतनी जरूरत नहीं होगी। बम्बई के बारे में आपको यह खयाल करना होगा कि जो गवर्नमेंट आफ इंडिया की मोटर वेहिकल्स इन्क्वायरी कमेटी थी उसमें इसके बारे में क्या लिखा था। नारायणदत्त जी भी इसको देख लें। उसमें हर प्रांत के फिगर्स (आंकड़े) दे रखे हैं। उसमें बम्बई के बारे में खास तौर से यह लिखा हुआ है:—

"Exclusive of the exports, Sales Tax levied by the Bombay Government."

[निर्यात के साथ बंबई सरकार ने जो बिक्री कर लगाया है।]

बम्बई में बंदरगाह होने के कारण बाहर से मोटर आती हैं। जब वहां बाहर से मोटरें आती थीं तो बम्बई सरकार ऐसा करती थी कि उनसे टैक्स ले लेती थी चाहे वह किसी भी प्रदेश में जायं। वह इसलिये लेती थी कि बंबई पोर्ट से वे आगीं हैं इसलिये अपने कानून के अनुसार वे ले लेते थे। लेकिन नये कान्सटीट्यूशन के मातहत वह इस टैक्स को नहीं ले सकते हैं। इस कारण वहां अपने प्रांत में मोटरों पर कम टैक्स था। आप ने अब

अखबारों में पढ़ा होगा कि वहां किस तरह से टैक्स बढ़ रहे हैं और किसी किसी चीज में ५० फीसदी तक बढ़ गये हैं। हमारे राजा साहब जगमनपुर को यह चिन्ता हो गई है कि इस से खेती के काम में बाधा पड़ेगी। मैं कहता हूं कि जो मूल ऐक्ट है उस की धारा ८ सी में लिखा हुआ है:—

"Nothing in this Act shall apply to motor vehicles used solely for purposes of agriculture."

मूल ऐक्ट की इस धारा में जो कुछ लिखा हुआ है उस में संशोधन नहीं किया जा रहा है। आप जो ट्रैक्टर इस्तेमाल करेंगे उन पर कोई टैक्स वसूल नहीं किया जायेगा। आखिर में मैं उपाध्याय जी को जवाब दूंगा कि उन्होंने कहा कि इस टैक्स से न जाने क्या क्रांति होगी। मैं यह कहता हूं कि जो कुछ क्रांति होगी उसे वह और हम सब भुगत लेंगे। कोई क्रांति नहीं होगी। उन्होंने यह भी कहा कि टैक्स का बोझ बहुत ज्यादा हो जायेगा उनका कहना है कि ट्रक वालों पर बहुत बढ़ाया है और बस वालों पर कोई ज्यादा नहीं बढ़ाया है। उनका कहना है कि वे इतना नहीं दे सकते तो आखिर क्या वजह है कि वह नहीं दे सकते। उन्होंने यह भी कहा कि हर पुलिस स्टेशन पर बंधा हुआ है कि दो रुपया दिया जाय। इस तरह से अगर कोई हलद्वानी से डेढ़ सौ स्टेशन को पार करके जाता है तो उसको तीन सौ रुपया देना पड़ा । इतने रुपये देने पर भी उसको इतना मुनाफा है कि लोग ट्रक चलाते हैं। वे लोग सैकड़ों रुपया पुलिस को देते हैं फिर भी चलाते हैं तो इससे यह समझना चाहिये कि इस रोजगार में कितना मुनाफा है। अगर इस रोजगार में हमने कुछ रुपये बढ़ा भी लिये हैं। तो कोई बात नहीं है। मैंने स्वयं इसको जोड़ा था इसमें एक दिन में एक रुपये का फर्क पड़ेगा जब कि वह एक दिन में कई रुपया पुलिस को रिश्वत में देते हैं। जब वह सैकड़ों रुपया पुलिस को रिश्वत में दे सकते हैं तो आप कैसे कह सकते हैं कि उन पर इस एक रुपये का बोझ पड़ता है। इससे उनकी कमर नहीं टूटेगी। बाकी जो करप्शन (भ्रष्टाचार) की बात है, वह बहुत शर्म की बात है उसमें हमें और श्री मदनमोहन जी को मिल कर काम करना चाहिये। मैं कोई हंसी की बात नहीं कह रहा हूं। इस रोजमर्रा की बात का उनको काफी ज्ञान है और मैं उनके इस ज्ञान को चैलेंज भी नहीं करता (चुनौती-नहीं देता) मैं साथ ही यह भी बतला देता हूं कि यह कार्य पुलिस के हाथ में नहीं है बल्कि एक एक वार्ड है जो इन्फोर्समेंट स्क्वाड कहलाता है। वह इस काम को करता है। लेकिन चाहे जो भी करता हो रिश्वत तो रिश्वत ही है। इसके लिये कोई तरीका होना चाहिये जिस से दूर हो जाय। यह तरीका आप और हम दोनों मिल कर निकालें और साथ साथ काम करें, तब ठीक हो सकता है। इस तरह से इन लोगों का यह बोझ भी खत्म हो जायेगा और सरकार के पास भी रुपया आयेगा। मुझे इतनी ही बातें निवेदन करनी हैं। जैसा मैंने देखा कि कुछ बातों में मतभेद होते हुये भी अमूमन लोगों ने इस सिद्धांत को मंजूर किया है। जो रेट सन् १९३५ में रखा गया था वह सन् ५२ तक चलता रहा। आप जरा इसका ख़याल कीजिये कि तब क्या हालत थी और आज क्या है? आकाश पाताल का फर्क हो गया है। इसलिये मैंने जो प्रस्ताव रखा है सदन उसे अवश्य स्वीकार करेगा।

अधिष्ठाता—प्रश्न यह है कि उत्तर प्रदेश मोटर वेहिकिल्स टैक्सेशन (संशोधन) विधेयक, १९५२ पर विचार किया जाय।

(प्रश्न उपस्थित किया गया और स्वीकृत हुआ।)

अधिष्ठाता—अब विधेयक के खंडों पर विचार किया जायेगा।

खण्ड २

२—यू० पी० मोटर वेहिकिल्स टैक्सेशन ऐक्ट, १९३५ (जिसे आगे चलकर यहां पर मूल अधिनियम कहा गया है) की धारा ४ की उपधारा (१) में प्रतिबन्धात्मक वाक्य के रूप

में निम्नलिखित जोड़ दिया जाय :—

"Provided that the tax payable in respect of the period—

(*a*) prior to the commencement of the U. P. Motor Vehicles Taxation (Amendment) Act, 1952 shall be determined in accordance with the appropriate rates specified in the first schedule as it stood prior to its amendment by the said Act; and

(*b*) after the commencement of the said Act, shall be determined in accordance with the rates specified in the first Schedule."

श्री नारायणदत्त तिवारी—श्रीमान् चेयरमैन महोदय, मैं आपकी आज्ञा से प्रस्तावित खंड २ का विरोध करना चाहता हूं । प्रस्तावित खंड २ को अगर हम ध्यानपूर्वक देखें तो इसमें लिखा हुआ है:—

"Provided that the tax payable in respect of the period after the commencement of the said Act, shall be determined in accordance with the rates specified in the first schedule."

जो पहला शिड्यूल है, उसमें जो संशोधन विधेयक रखा है, उस विधेयक द्वारा मोटर गाड़ियों पर टैक्स बढ़ाया जा रहा है । तो इस पहले शिड्यूल में जो कुछ रेट्स रखे हैं और जिस प्रकार टैक्स लगाया जा रहा है, तो उसमें वह नहीं रखा गया है । अभी माननीय मंत्री जी ने जो भाषण दिया और इसके जो सिद्धांत और उद्देश्य उन्होंने बतलाये वे सब उससे पूरे नहीं होते क्योंकि मैं उनके भाषण को ध्यान पूर्वक सुन रहा था और उनको सुनने के बाद भी जो कुछ माननीय गृह मंत्री ने अपने तर्कों में कहा उससे मुझे संतोष नहीं हुआ और जो कुछ भी सामन्जस्य उन्होंने किया उससे उसकी कसौटी पूरी नहीं हुई । और यह बात मुझे बड़े दुख के साथ कहनी पड़ती है कि मुझ पर उनका कोई भी प्रभाव नहीं हुआ । उन्होंने जो मोटर वैहिकिल्स इन्क्वायरी टैक्सेशन कमेटी के बारे में कहा उसको मैंने सुना । और उन्होंने एकनामिक रिसोर्सेज कमेटी के बारे में भी जिक्र किया जिसके कि ये शायद एक मेम्बर थे और चेयरमैन भी थे । तो उस कमेटी ने जो रिपोर्ट दी तो उसकी जेनरल रिकमेन्डेशन में उसने यह कहा कि मोटर गाड़ियों में टैक्स इतनी जगह न बढ़ाये जायें और यदि हम उसको ध्यान पूर्वक देखें तो जो कुछ मंत्री जी ने उस कमेटी का हवाला दिया है तो उससे तो मेरी बात और भी मजबूत हो जाती है और मुझे इसकी बड़ी प्रसन्नता है कि माननीय गृह मंत्री ने यह कह कर बड़ी कृपा की है और उससे तो विरोधी दल की सारी दलीलें मंजूर हो जानी चाहिये। अगर गृह मंत्री ने इसे ध्यान पूर्वक देखा होगा तो वह भी इसको स्वीकार कर लेंगे कि जो कुछ मैंने कहा है वह सही है ।

डाक्टर सम्पूर्णानन्द—आन ए प्वाइंट आफ़ आर्डर सर (श्रीमान्, मैं एक विधान का प्रश्न प्रस्तुत करता हूं।) मेरा निवेदन यह है कि जो कुछ नारायणदत्त जी कह रहे हैं वह फर्स्ट शिड्यूल के विचार की बात है और उसके बारे में अभी से कहना कहां तक उचित है ?

श्री नारायणदत्त तिवारी—चूंकि इस धारा में उपधारा (बी) भी है । और शिड्यूल फर्स्ट का जो जिक्र है तो उसके लिये यह आवश्यक है और मैं समझता हूं कि मुझे इसका अधिकार है कि मैं इसके सिलसिले में भी कह सकता हूं । और मैं समझता हूं कि यह बिलकुल रिलीवेण्ट (संगत) है । इसको अगर माननीय मंत्री जी चाहें तो दोबारा पढ़ दें ।

डाक्टर सम्पूर्णानन्द—उसकी जरूरत नहीं है । मेरा प्वाइंट इतना ही था कि फर्स्ट शेड्यूल तो मूल ऐक्ट में भी है । अगर आज संशोधन सारे का सारा गिर जाय तो भी एक न एक शेड्यूल तो रह ही जायगा । किस-किस कायदे से लिया जाय, कब लिया जायगा वह तो कायदा रखना ही है । इसलिये मैं नारायण दत्त जी से कह रहा था कि अगर आप का विरोध फर्स्ट शेड्यूल से है, तो उसका स्थान है क्लाज ५ में ।

श्री नारायणदत्त तिवारी—माननीय चेयरमैन महोदय, जो माननीय गृह मंत्री ने कहा वह मैं समझ गया, लेकिन वह बात "ए" क्लाज में है । इस धारा के निकल जाने से यही रहता है कि वह चीज नहीं रहेगी। संशोधन (ए) नहीं रहेगा बल्कि पुराना शेड्यूल ही रहेगा। तो मैं तो चाहता हूं कि पुराना ही रहे, न कि नया। पुराने रेट्स जैसे के तैसे कायम रहें ।

अधिष्ठाता—माननीय सदस्य को अधिकार प्राप्त है कि जब शेड्यूल आये तो उस पर अपने विचार प्रकट करें। इस समय जो खंड २ प्रस्तुत है उस पर ही सीमित रहने की कृपा करें।

श्री नारायणदत्त तिवारी—वही कह रहा हूं। आप ही बतलाइये कि मैं क्या करूं। आप जरा स्पष्ट कर दें।

अधिष्ठाता—मैंने स्पष्ट कर दिया । चूंकि रेट्स का प्रश्न है और वह शेड्यूल में मौजूद है। जब वह आयेगा तो उस समय आपको विचार प्रगट करने का पूर्ण अधिकार रहेगा और अवसर प्राप्त होगा । इस समय यदि खण्ड २ के विरोध में कुछ कहना चाहते हैं तो आप कह सकते हैं।

श्री नारायणदत्त तिवारी—मुझे जब आपने आज्ञा दे दी है तो ठीक है । नहीं तो मेरा ऐसा विचार था कि अगर मैं विरोध न करूं तो यह कह दिया जायगा कि फर्स्ट शेड्यूल के रेट्स को स्वीकार कर लिया और मेरे ऊपर "रेस जुडीकाटा" (निर्णीत विषय) लगा दिया जाता तो मैं बाद को विरोध कर लूंगा ।

डाक्टर सम्पूर्णानन्द—आप की स्पीच पूरी हो गयी ?

श्री नारायणदत्त तिवारी—मेरी स्पीच होती ही क्या। जब शेड्यूल आयेगा तो कुछ कहूंगा।

डाक्टर सम्पूर्णानन्द—अब तो मुझे इतना ही निवेदन करना है अध्यक्ष महोदय कि खंड २ का जो विरोध किया गया है वह उचित नहीं होगा । उसमें यही लिखा गया है कि अगर कोई नया टैक्स लगना है तो वह किस तरीके से लगना है। अगर पुराना टैक्स वसूल करना है तो वह किस तरीक़े से लिया जाय। अगर यह खंड नहीं रहेगा तो यह होगा कि कुछ लोग ३ महीने में देते हैं, कुछ साल भर में देते हैं। अब उनसे टैक्स लिया जाय तो कैसे लिया जाय यह सब खंड २ में लिखा हुआ है । इस वास्ते इस खंड का रहना बहुत जरूरी है ।

अधिष्ठाता—प्रश्न यह है कि खण्ड २ इस विधेयक का अंश माना जाय।

(प्रश्न उपस्थित किया गया और स्वीकृत हुआ।)

खंड ३

३—मूल अधिनियम की धारा ५ की उपधारा (१) में दूसरे प्रतिबन्धात्मक वाक्य के रूप में निम्नलिखित जोड़ दिया जायगा:— यू० पी० ऐक्ट ५, १९३५ की धारा ५ का संशोधन।

"Provided further that the difference between the enhanced tax payable under clause (*b*) of the proviso to sub-section (1) of section 4 and the tax paid for the said period in accordance with the rates specified in the first schedule as it stood prior to the commencement of the U. P. Motor Vechicles Taxation (Amendment) Act, 1952 shall be paid within three months from the date of commencement of the said Act."

राजा वीरेन्द्र शाह (जिला जालौन)---मैं आप की आज्ञा से यह संशोधन पेश करना चाहता हूं कि खंड ३ के अन्तर्गत मूल अधिनियम की धारा ५ की उपधारा (१) में प्रस्तावित द्वितीय प्रतिबन्ध की पंक्ति ६ में शब्द "three" के स्थान पर शब्द "six" रख दिया जाय।

श्रीमान्, आप की आज्ञा से इस ऐक्ट में जहां मैं संशोधन करना चाहता हूं वह पढ़ देना चाहता हूं---

"Provided further that the difference between the enhanced tax payable under clause (*b*) of the proviso to sub-section (1) of section 4 and the tax paid for the said period in accordance with the rates specified in the first schedule as it stood prior to the commencement of the U. P. Motor Vehicles Taxation (Amendment) Act, 1952, shall be paid within three months."

मेरा संशोधन है कि ६ महीने में यह टैक्स लिया जाय। इसका कारण यह है कि आप टैक्स बढ़ा रहे हैं और यह उन पर थोड़ी सी कठिनाई पड़ेगी। अगर सरकार इसको मान ले तो बड़ी सुविधा होगी।

डाक्टर सम्पूर्णानन्द---अध्यक्ष महोदय, जो कुछ भी वीरेन्द्र शाह जी ने कहा, मुझे सहानुभूति है उनके साथ जिनको नया टैक्स देना होगा। परन्तु वे स्वयं विचार करें कि यदि तीन महीने की जगह छः महीने रख दिये जायं तो जो इस टैक्स का उद्देश्य है कम से कम इस हद तक खत्म हो जायगा कि अभी आज ८ या ९ तारीख सितम्बर की है। इस सदन से इसको पास होना है और फिर इसको दूसरे सदन में जाना है और वहां इसकी मंजूरी होगी और फिर राज्यपाल महोदय के दस्तखत होंगे। तब कहीं यह चीज़ चालू हो सकेगी। पहली अक्तूबर तक जल्दी से जल्दी यह क़ानून जारी हो सकेगा अगर छै महीने का समय रख दिया गया तो यह साल पूरे का पूरा बीत जायगा और इस टैक्स से एक भी सड़क की मरम्मत नहीं हो पायेगी। मैं समझता हूं कि माननीय सदस्य स्वयं चाहते होंगे कि जल्दी से जल्दी सड़कों की मरम्मत होनी चाहिये। यदि इस संशोधन के अनुसार तीन महीने की जगह छः महीने रखे गये तो इससे इस टैक्स का उद्देश्य ही खत्म हो जायगा। इसलिये मैं इसको मानने में असमर्थ हूं।

राजा वीरेन्द्र शाह---श्रीमान्, मंत्री जी ने जो उत्तर दिया उसको मैंने समझा, लेकिन मैं यह कहना चाहता हूं कि इस साल के लिये वसूल करने के लिये आप कोई प्रबन्ध कर लें मगर बिल में तीन महीने की जगह छः महीने कर दें। इससे बहुत सुविधा होगी।

(इस समय ३ बजकर ५९ मिनट पर अध्यक्ष पुनः पीठासीन हुये।)

अध्यक्ष---प्रश्न यह है कि खण्ड ३ के अन्तर्गत मूल अधिनियम की धारा ५ की उपधारा (१) में प्रस्ताविक द्वितीय प्रतिबन्ध की पंक्ति ६ में शब्द "three" के स्थान पर "six" रख दिया जाय।

(प्रश्न उपस्थित किया गया और अस्वीकृत हुआ।)

अध्यक्ष---माननीय नारायण दत्त जी, आप केवल इस खण्ड का विरोध कर सकते हैं।

श्री नारायणदत्त तिवारी---चेयरमैन महोदय ने ही रूलिंग दे दी है कि आखिर में खण्ड ५ में मैं एक साथ विरोध करूंगा।

अध्यक्ष---प्रश्न यह है कि खण्ड ३ इस विधेयक का भाग माना जाय।

(प्रश्न उपस्थित किया गया और स्वीकृत हुआ।)

खंड ४

यू० पी० ऐक्ट ५, १९३५ की धारा २० का संशोधन।

४—मूल अधिनियम की धारा २० की उपधारा २ में खण्ड "(d)" के बाद निम्नलिखित नया खण्ड "(dd)" जोड़ दिया जायगा—

"(*dd*) prescribing the manner in which the tax payable under the proviso to sub-section (1) of section 4 shall be calculated and the procedure of payment thereof under the second proviso to sub-section (1) of section 5."

अध्यक्ष—प्रश्न यह है कि खण्ड ४ इस विधेयक का भाग माना जाय।

(प्रश्न उपस्थित किया गया और स्वीकृत हुआ।)

खंड ५

यू० पी० ऐक्ट ५, १९३५ की पहली अनुसूची का संशोधन।

५—मूल अधिनियम का First Schedule (पहली अनुसूची) के Parts A and B (भाग ए और बी) के स्थान पर निम्नलिखित रक्खे जांयगे—

FIRST SCHEDULE

Article number	*Description of vehicle*	*Annual rate of tax in rupees* Rs. a.
	PART A	
	Vehicles other than transport vehicles	
I	Cycles (including motor scooters and cycles with attachment for propelling the same by mechanical power) not exceeding 8 cwt. in weight unladen—	
	(*a*) Bicycles—	
	(i) not exceeding 200 lbs. in weight unladen	11 4
	(ii) exceeding 200 lbs. in weight unladen	22 8
	(*b*) Tricycles	26 4
	(*c*) Bicycles or tricycles used for drawing a trailer or a sidecar, in addition to the rates above.	3 12
II	Vehicles constructed and used solely for the conveyance of passengers and light personal luggage with seating accommodation for not more than six persons exclusive of the driver (including cycles and tricycles weighing more than 8 cwt. unladen)—	
	(i) (*a*) not exceeding 20 cwt. in weight unladen	37 8
	(*b*) exceeding 20 cwt. but not exceeding 35 cwt. in weight unladen	56 4
	(*c*) exceeding 35 cwt. but not exceeding 40 cwt. in weight unladen	75 0
	(ii) trailers drawn by vehicles covered by this article.. ..	15 0
	(iii) in the case of vehicles specified in (i), where two or more are owned by the same person—	
	(*a*) for that one of such vehicles on which the highest tax is leviable—the full tax,	
	(*b*) for each other of such vehicles—three quarters of the tax leviable on such vehicle.	
III	Vehicles, including cycles and tricycles weighing more than 8 cwt. unladen constructed or adapted for use, for the conveyance of more than 6 persons (exclusive of driver)—	
	(i) if fitted wholly with pneumatic tyres, and	
	(*a*) not exceeding 20 cwt. in weight unladen	75 0
	(*b*) exceeding 20 cwt. but not exceeding 35 cwt. in weight unladen	125 0
	(*c*) exceeding 35 cwt. but not exceeding 50 cwt. in weight unladen	165 0
	(*d*) exceeding 50 cwt. but not exceeding 70 cwt. in weight unladen	243 12

Article number	*Description of vehicle*	*Annual rate of tax in rupees*
		Rs. as.
	(*e*) exceeding 70 cwt. but not exceeding five tons in weight unladen	312 8
	(*f*) exceeding five tons in weight unladen for every ton or part of a ton in excess of five tons	131 4
	(*g*) trailers drawn by vehicles covered by this article,—	
	(*a*) to carry load not exceeding one ton	87 8
	(*b*) to carry load exceeding one ton..	165 0
	(ii) if fitted with resilient tyres—the appropriate tax payable for a vehicle of the same unladen weight with pneumatic tyres together with an addition of 33 1/3 per cent. thereon.	
	(iii) if fitted with non-resilient tyres—the appropriate tax payable for a vehicle of the same unladen wieght with pneumatic tyres together with an addition of 66 2/3 per cent. thereon.	
	PART B	
	Transport Vehicles	
	IV—Vehicles plying for hire for the conveyance of passengers and light personal luggage of passengers—	
	(1) with seating capacity for not more than three persons (exclusive of the driver) .	67 8
	(2) with seating capacity for four persons, exclusive of the driver ..	112 8
	(3) with seating capacity for more than four but not more than six persons, exclusive of the driver	172 8
	(4) with seating capacity for more than six persons but not more than 20 persons, exclusive of the driver—	
	for the first six seats	172 8
	with an addition for every seat in excess of six up to twenty, of—	
	(*a*) if intended for use on an A class route	13 8
	(*b*) if intended for use on a B class route	9 12
	(*c*) if intended for use on a C class route	6 0
	(5) with seating capacity for more than 20 but not more than 32 persons, exclusive of the driver—	
	(*a*) if intended for use on an A class route—	
	for the first 20 seats	382 8
	for every additional seat	15 12
	(*b*) if intended for use on a B class route—	
	for the first 20 seats	315 0
	for every additional seat	13 8
	(*c*) if intended for use on a C class route—	
	for the first 20 seats	270 0
	for every additional seat	9 12
	(6) with seating capacity for more than 32 persons, exclusive of the driver—	
	the tax payable under the foregoing clause for the first 32 seats with an addition, for every seat in excess of 32, of—	
	(*a*) if intended for use on an A class route	31 8
	(*b*) if intended for use on a B class route	24 0
	(*c*) if intended for use on a C class route	15 0
	V—Vehicles plying for hire for the conveyance of a limited number of passengers and the transport of a limited quantity of goods--	
	the tax payable under Article IV in respect of the authorised number of passenger seats, together with an additional tax for every hundred weight of authorized load of goods—	
	(*a*) if intended for use on an A class route	11 6
	(*b*) if intended for use on a B class route	7 0
	(*c*) if intended for use on a C class route	4 6

Article number	*Description of vehicle*	*Annual rate of tax in rupees*
		Rs, a.
VI—Vehicles plying for hire for the transport of goods only—		
(*A*) if fitted entirely with pneumatic tyres, and—		
(*a*) if intended for use on an A class route—		
(i) for the first 15 cwt. of authorized load		280 0
(ii) for every additional hundred-weight of authorized load		9 10
(*b*) if intended for use on a B class route—		
(i) for the first 15 cwt. of authorized load		252 0
(ii) for every additional hundred-weight of authorized load..		7 0
(*c*) if intended for use on a C class route—		
(i) for the first 15 cwt. of authorized load		225 12
(ii) for every additional hundred-weight of authorized load		5 4
(*B*) if fitted with resilient tyres—		
	the tax payable under this article for a vehicle of the same authorized load capacity, if fitted with pneumatic tyres, together with an addition of 3 1/3 per cent. thereon.	
(*C*) if fitted with non-resilient tyres—		
	the tax payable under this article for a vehicle of the same authorized load capacity, if fitted with pneumatic tyres, together with an addition of 66 2/3 per cent thereon.	
VII—Vehicles plying for hire and intended for use on a special route—		
	The appropriate tax payable under Article IV, V or VI in respect of an A class route, together with such additional tax not exceeding 50 per cent. of such appropriate tax as may be prescribed by the local Government.	
VIII—Vehicles plying for hire in respect of which a tax has been paid under either of Articles IV, V, VI or VII when intended for use in special or temporary circumstances and for a limited period on a route or routes other than those over which they otherwise ply—		
	in addition to any tax paid under any of the foregoing articles, a tax at such weekly rate not exceeding Rs.22 as the local Government may prescribe, for every week or part of a week during which it is intended to use any such vehicles in such special or temporary circumstances :	
	Provided that nothing in this Article shall apply to a motor vehicle which is temporarily the subject of a private hiring agreement for the purpose of a specific journey :	
	Provided further that no additional tax shall be payable if a motor vehicle does not use the road or roads for which it is permanently licensed during the period it is temporarily allowed to ply on a route or routes other than those in respect of which it is permanently licensed.	
(3) *After* Article VIII in Part B there shall be inserted—		
"IX.	Vehicles used for the carriage of goods in connexion with a trade or business carried on by the owner of the vehicle but not plying for hire or reward—	
(i) if fitted wholly with pneumatic tyres, and—		
(*a*) not exceeding 20 cwt. in weight unladen		105 0
(*b*) exceeding 20 cwt. but not exceeding 35 cwt. in weight unladen		175 0
(*c*) exceeding 35 cwt. but not exceeding 50 cwt. in weight unladen		231 0
(*d*) exceeding 50 cwt. but not exceeding 70 cwt. in weight unladen		341 4
(*e*) exceeding 70 cwt. but not exceeding five tons in weight unladen		437 ∞
(*f*) exceeding five tons in weight unladen for every ton or part of a ton in excess of five tons		183 12

Article number	*Description of vehicle*	*Annual rate of tax in rupees*
		Rs. a.
	(*g*) trailers drawn by vehicles covered by this article,—	
	(*a*) to carry load not exceeding one ton	112 8
	(*b*) to carry load exceeding one ton	231 0
	(ii) if fitted with resilient tyres— the appropriate tax payable for a vehicle of the same unladen weight with pneumatic tyres together with an addition of 33 1/3 per cent. thereon.	
	(iii) if fitted with non-resilient tyres— the appropriate tax payable for a vehicle of the same unladen weight with pneumatic tyres together with an addition of 66 2/3 per cent. thereon.	

राजा वीरेन्द्र शाह—माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं आपकी आज्ञा से यह संशोधन पेश करना चाहता हूं कि खंड ५ के अन्तर्गत मूल अधिनियम की पहली अनुसूची में प्रस्तावित भाग-ए और बी (भाग बी में article VIII तक) के स्तम्भ ३ में "Annual rate of tax in Rupees" के अन्तर्गत दी गई धनराशियों के स्थान पर निम्नलिखित धनराशियां रखी जांय—

PART A

Annual rate of tax in rupees	
Rs.	a.
9	4
18	8
21	4
3	2
30	8
46	0
61	0
12	4
61	0
105	0
135	0
200	0
255	0
110	0
75	0
135	0

PART B

Annual rate of tax in rupees	
Rs.	a.
50	0
80	0
120	0
120	0
10	0
7	0
4	4
260	0
11	0
215	0
9	4
185	0
6	12
22	0
17	0
10	8
6	12
4	4
2	12
170	0
5	12
150	0
4	4
5	0
3	4

इस संशोधन से मेरा अभिप्राय यह है कि सरकार जो टैक्स लगाने के लिये आरूढ़ है वह पूरा हो जायगा और उनको अधिक कष्ट भी नहीं होगा। एक साल के लिये पहले देख लिया जाय और उसके बाद अगर सरकार यह समझे कि यह दिया जा सकता है तो वह और बढ़ा सकती है। मैंने करीब करीब हर एक पर कुछ न कुछ बढ़ाया है और जहां तक मैं समझता हूं और जनरल डिसकशन में भी कह चुका हूं कि दो ही क्लासेज को इससे ज्यादा तकलीफ़ होगी। एक तो रिपयूजीज को जिन्होंने इस बिजनेस को संभाला है और उनको अब कुछ फायदा होने लगा है। अगर यह कर बढ़ेगा तो एक तरह से इंडायरेक्ट टैक्सेशन पब्लिक पर पड़ेगा, क्योंकि मोटर वाले रेट्स बढ़ा देंगे और सवारियों तथा माल लाने ले जाने का भी किराया बढ़ जायगा और साथ ही साथ उद्योगधंधे में भी धक्का पहुंचता है। वह जो इसका रोजगार करते हैं उनको टैक्स देने में बड़ी तकलीफ होगी जब कि आज सब चीजें बहुत तेज हैं। प्राइवेट लोगों को मोटर रखना बहुत जरूरी है और उनको मोटर रखने में बड़ा कष्ट होता है क्योंकि आज हर एक की आमदनी लिमिटेड हो चुकी है।

मैं आपके जरिये यह बतला देना चाहता हूं कि हमारी मंशा यह नहीं है कि सरकार की आमदनी न बढ़े या हम टैक्स के लिये विरोध करते हैं। लेकिन हम इसका विरोध करने के लिये मजबूर हैं। जिन लोगों से आप टैक्स वसूल करने जा रहे हैं वे लोग इतनी तकलीफ में हैं कि उनको दुख होगा तो वह आप के विकास को लेकर क्या करेंगे। मैं यह कहना चाहता हूं कि वह इस पर विचार करें और यह समझें कि इस साल ३० लाख का फायदा नहीं हुआ तो दूसरी साल कर लें। मैंने जो बतलाया है अगर उस हिसाब से टैक्स लगाया जाय तो हमारी मंशा भी पूरी हो जायगी और सरकार का जो टैक्स लगाने का मंशा है उसकी भी पूर्ति हो जायगी और बजट में इसका कोई जिक्र नहीं हुआ था इसलिये अगर ज्यादा फायदा न हो तो सरकार को इतने ही फायदे में संतोष करना चाहिये और हमारे इस संशोधन को स्वीकार कर लेना चाहिये।

श्री मदन मोहन उपाध्याय——माननीय अध्यक्ष महोदय, मुझे बड़ा दुख हुआ जब मैंने गृह मंत्री जी से यह सुना बावजूद मेरे समझाने के कि हमारे प्रान्त में जो मोटरों और ट्रकों पर टैक्स लगाया जा रहा है तो वह काफी ज्यादा लगाया जा रहा है और मैंने यह साबित करने की कोशिश की थी कि यह पहले के टैक्स से बहुत ज्यादा है। जहां पर माननीय मंत्री जी ने बम्बई और मद्रास का नाम लिया वहां वह दिल्ली और पंजाब को भूल गये जहां की गाड़ियां हमारे यहां आती जाती हैं।

अध्यक्ष——माननीय सदस्य संशोधन का समर्थन करते हैं ?

श्री मदन मोहन उपाध्याय——जी हां, इसका समर्थन करने के लिये खड़ा हुआ हूं। गो वीरेन्द्रशाह जी ने थोड़ा टैक्स बढ़ाया है लेकिन अगर थोड़ा बढ़ जाय तो मैं समझता हूं कि ऐसी कोई बात नहीं है। लेकिन पहले के और आज के टैक्स में बहुत ज्यादा फर्क है और गृह मंत्री जी का यह कहना कि मोटर वाले रुपया कमा रहे हैं यह तो हमारे और उनके बीच फंडामेंटल डिफरेंस (मौलिक मतभेद) हो रहा है। वह टैक्स लगायेंगे और कम नहीं करेंगे, क्योंकि वह समझते हैं कि मोटर वालों ने काफी रुपया कमाया है और आगे भी कमाने जा रहे हैं। लेकिन इसका नतीजा बाद को देखने को मिलेगा। मैं फिर भी माननीय गृह मंत्री जी से कहूंगा कि इस पर वह अवश्य विचार करें कि यह बात जिसने भी उनसे कही है, गलत

[श्री मदन मोहन उपाध्याय]

कही है कि मोटर वालों ने बड़ा रुपया कमाया है। मैं पंजाब की बात कहता था कि हमारी गाड़ियां भी वहां जाती हैं और वहां की गाड़ियां हमारे यहां आती हैं। इसलिये एक सी सुविधा होनी चाहिये। हमारे बहुत से भाई आज यह कह देते हैं कि अगर लोगों को पैसा नहीं मिलता तो फिर वह मोटर का कार्य क्यों करते हैं?

इसलिये कि वह फंस गये हैं उन्होंने अपना रुपया उसमें लगा दिया है तो वह इस काम को कर रहे हैं। अगर वह इसको छोड़ देते हैं तो वह बेचारे बेकार हो जाते हैं। वह इस वास्ते इसमें लगे हुये हैं और अपनी गुजर कर रहे हैं। मैंने हकूमत से पहले भी यह कहा था और अब भी कहता हूं कि सरकार उनकी गाड़ियों को ले ले और उनको कुछ रुपया दिया जाय और सरकार फिर अपनी गाड़ी चलावें। मैं यह समझता हूं कि यह अच्छा होगा। लेकिन जो आज रोडवेज की गाड़ियां चल रही हैं और स्टेट कैरीजेज चल रही हैं उनको किसी तरह से यह टैक्स देना नहीं पड़ता है। इसमें एक पैसा भी टैक्स का नहीं लगता है और लोगों की जो गाड़ियां चल रही हैं जिनमें सवारी चलती हैं या दूसरा सामान ढोया जाता है उन पर टैक्स का खर्चा पड़ता है। अगर गवर्नमेंट को भी अपनी बसों का यह टैक्स देना पड़ता तो उसको मालूम पड़ता कि कितना खर्चा पड़ता है। जब गवर्नमेंट का यह उद्देश्य है कि सरकार इस प्रान्त के अन्दर रोड ट्रांस्पोर्ट को नेशनलाइज़ करे तो पहले जब यह चालू किया गया था तो हाईकोर्ट में मुकदमा लड़ा था और उसके बाद सरकार ने देखा कि रोडवेज उस तरह से चल नहीं रही हैं जिस तरह से चलना चाहिये था तो उसको सरकार ने बन्द कर दिया और ढंग से इसको चलाने की कोशिश कर रही है। मैं इसके संबंध में पहले काफी कह चुका हूं। मैं समझता हूं गृह मंत्री जी का यह खयाल सही नहीं है कि इन मोटर वालों को बहुत आमदनी होती है। इन शब्दों के साथ मैं वीरेन्द्र शाह जी के संशोधन का समर्थन करता हूं।

डाक्टर सम्पूर्णानन्द—मुझे दुख है कि मैं श्री वीरेन्द्र शाह के उपस्थित किये हुये संशोधन को स्वीकार नहीं कर सकता। साथ ही मैं इस बात को भी समझता हूं कि वीरेंद्रशाह जी को स्वयं भी इस बात का दुख होगा कि उन्होंने इस संशोधन को क्यों उपस्थित किया। इसको उपस्थित करने से तो अच्छा यह होता है कि वह श्री नारायण दत्त जी के संशोधन का समर्थन करते जो कि आगे आनेवाला है। इसमें उन्होंने लिखा है कि जहां पर मोटर साइकिल पर ६ रूपया टैक्स होगा वहां पर ६ रुपया ४ आना कर दिया जाय। जहां पर किसी गाड़ी के लिये ४५ रु० है उन्होंने वहां उसको ५० रुपया कर दिया है। इसी तरह से ट्रक के लिये जहां पर इसमें २५५ रुपया है उन्होंने २६० रुपया कर दिया है। तो यह तो एक तरह से मजाक हो जायगा। इस सदन का सारा परिश्रम इस तरह से बेकार जायगा अगर हम इस तरह से इसके अन्दर कर देंगे। यह हो सकता है कि इससे ३०, ४० हजार रुपया का फायदा हो जाय या ५० हजार का फायदा हो जाय, लेकिन यह एक तरह को मजाक हो जायगी, इससे उत्तर प्रदेश तो क्या प्रान्त की २,४ सड़कों की मरम्मत भी नहीं हो सकेगी। इसलिये मैं मजबर हूं और इस संशोधन को स्वीकार नहीं कर सकता।

अध्यक्ष—प्रश्न यह है कि खंड ५ के अन्तर्गत मूल अधिनियम की पहली अनुसूची में प्रस्तावित भाग ए और बी (भाग बी में article VIII तक) के स्तम्भ ३ में

"Annual rate of tax in rupees" के अन्तर्गत दी गई धनराशियों के स्थान पर निम्नलिखित धनराशियां रखी जायं।—

PART A		PART B	
Annual rate of tax in rupees		*Annual rate of tax in rupees*	
Rs.	a.	Rs.	a.
9	4	50	0
18	8	80	0
21	4	120	0
3	2	120	0
30	8	10	0
46	0	7	0
61	0	4	4
12	4	260	0
61	0	11	0
105	0	215	0
135	0	9	4
200	0	185	0
255	0	6	12
110	0	22	0
75	0	17	0
135	0	10	8
		6	12
		4	4
		2	12
		170	0
		5	12
		150	0
		4	4
		5	0
		3	4

(प्रश्न उपस्थित किया गया और अस्वीकृत हुआ।)

श्री कमला सिंह (जिला गोरखपुर)—अध्यक्ष महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूं कि खंड ५ के अन्तर्गत मूल अधिनियम की प्रथम अनुसूची में प्रस्तावित भाग ए के अनुच्छेद १-ए में शब्द "Bicycle" के स्थान पर शब्द "Motorcycles" रख दिये जायं।

इसके अन्दर बाइसिकिल शब्द आया है। मैं यह चाहता हूं कि उसके स्थान पर मोटर साइकिल रख दिया जाय। अगर इसके अन्दर बाइसिकिल रहेगा तो यह शब्द

[श्री कमला सिंह]

मिसनोमर हो जायगा। यदि इसके अन्दर मोटर साइकिल शब्द को नहीं रखा जाता है तो उसके स्थान पर बाइसिकिल या जिसने अपनी बाइसिकिल में मशीन लगा ली है या साइड में कुछ लगा लिया है वह भी आजायगा। क्योंकि इस के ऊपर यह शब्द हैं कि "Not exceeding 8 cwt. in weight unleden" ऐसी हालत में अच्छा हो अगर "बाइसिकिल" की जगह "मोटर साइकिल" रख दिया जाय।

डाक्टर सम्पूर्णानन्द——मैं इसको स्वीकार नहीं करता लेकिन श्री कमला सिंह खुद सोचेंगे कि यह अनावश्यक है क्योंकि इस कानून का नाम ही है यू० पी० मोटर टैक्सेशन (अमेंडमेंट) बिल या ऐक्ट जो पहले का है तो इसके अन्दर वही गाड़ियां आती हैं जो मोटर गाड़ियां हैं कोई दूसरी गाड़ियां इसमें नहीं आती हैं। इसलिये यह अनावश्यक बात हो जाती है कि वहां "मोटर बाइसिकिल" रखा जाय। क्योंकि इसमें लारी, बसेज, ठेले-ट्रक्स इन सब का जिक्र है इसीलिये इसमें वेहिकिल्स रखा गया है। इसलिये इसका रखना सुपरफलुअस हो जायगा और रिडण्डेण्ट चीज कानून में नहीं रखना चाहिये।

श्री कमला सिंह——मैं इस संशोधन को वापस लेता हूं।

(सदन की अनुमति से संशोधन वापस लिया गया।)

श्री कमला सिंह——अध्यक्ष महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूं कि खंड ५ के अन्तर्गत मूल अधिनियम की प्रथम अनुसूची में प्रस्तावित भाग ए के अनुच्छेद १ (ए) (बी) तथा (सी) में दिये गये टैक्स निकाल दिये जायं।

मेरा मतलब यह है कि जो टैक्स मौजूदा वेहिकिल्स ऐक्ट में लगाये हैं जैसे शिडयूल (१) में हैं वह वैसे हैं कि जो पहले से चले आ रहे हैं लेकिन पुरानी सड़कों को ठीक करने के लिये और नई सड़कें बनाने के लिये सरकार को रुपये की जरूरत है इसलिये यह टैक्स लगाये जा रहे हैं। उसी को पूरा करने के लिये ५-ग में जो संशोधन आये हैं वह मैं लाया हूं। उसमें यह दिया गया है कि ऐसे लोग जिन के पास एक से ज्यादा वेहिकिल्स हैं उन के ऊपर टैक्स लगाया जाय, क्योंकि हमारे बहुत से गवर्नमेंट सर्वेंट्स हैं, एजूकेशनल इंस्टीट्यूशन्स हैं, हास्पिटल्स ऐसे हैं जहां वेहिकिल्स रखना एक नेसेसिटी है। उस पर टैक्स लगाना उनके ऊपर बहुत भार डालना होगा जिनकी ताकत उसको पे करने की नहीं है। ऐसी हालत में जो पुराना शिड्यूल है वही बना रहे तो ठीक होगा।

अध्यक्ष——जो आप कह रहे हैं यह इस वक्त यहां मुनासब नहीं है। इसका मतलब यह होगा कि न तो फर्स्ट रहेगा और न बाद का रहेगा। आप ने डिलीट करने के लिये कहा है वह तो खंड....

श्री कमला सिंह——मैं इस संशोधन को वापस लेना चाहता हूं।

(सदन की अनुमति से संशोधन वापस लिया गया)

श्री कमला सिंह——मैं प्रस्ताव करता हूं कि खंड ५ के अन्तर्गत मूल अधिनियम की प्रथम अनुसूची में प्रस्तावित भाग-ए के अनुच्छेद १ के खंड (सी) के बाद निम्नलिखित नया खंड (डी) जोड़ा दिया जाय——

"(*d*) in case of cycles specified in (*a*), (*b*) and (*c*) where two or more are owned by the same person—

(*i*) for that one of such cycles which the highest tax is leviable—the full tax as in (*a*), (*b*) and (*c*).

(*ii*) for each other of such cycles for the first full tax plus 25 per cent. more of the full tax and for all others (viz,. 3rd, 4th, etc.) full tax plus 50 per cent. more of the full tax leviable on suchcycles as i n (*a*), (*b*) and (*c*). "

डाक्टर सम्पूर्णानन्द—मेंरा ऐसा खयाल है कि श्री कमला सिंह जी के जो संशोधन ५ (ग) (घ) और (ङ) हैं, यदि वे नियम के विरुद्ध न हों तो उनको एक साथ मूव कर दिया जाय तो माननीय सदस्यों को उनके विचार जानने में आसानी होगी कि उनका उद्देश्य क्या है।

अध्यक्ष—श्री कमला सिंह, क्या आप तीनों को एक ही साथ लेना चाहते हैं?

श्री कमला सिंह—ये अलग अलग ही ले लिये जायं तो अच्छा होगा।

अध्यक्ष—ऐसा है कि अगर आपका एक संशोधन खत्म हो गया तो दूसरा अपने आप खत्म हो जायगा। इसमें आप जिसे उचित समझें ले लें। इस प्रकार से भवन का समय भी बच जायेगा।

श्री कमला सिंह—मैं ५ (ग) को ही लेना चाहता है।

जहां तक इस संशोधन का ताल्लुक है में यह कहना चाहता हूं कि यह हमारे लिये देखना जरूरी होता है कि टैक्स जिस आदमी से वसूल किया जाता है उसके पास धन है या नहीं, उसकी उतनी केपेसिटी है कि नहीं कि वह टैक्सेज़ को पे कर सके। ऐसी हालत में हम देखते है कि हमारे कानून में ऐसे लोगों को प्रोत्साहन दिया गया है जिनके पास एक से ज्यादा गाड़ियां है यानी जो एक गाड़ी के अलावा और ज्यादा गाड़ियाँ रखते हैं उन ज्यादा रखी हुई गाड़ियों पर टैक्स कम कर दिया जाता है यानी अगर एक गाड़ी पर १०० रुपया टैक्स है तो दूसरी गाड़ी अगर वह रखता है तो उस पर २५ फी सदी की कमी कर दी जाती है यानी कुल टेक्स का ३।४ कर दिया जाता है। इस तरह से पूंजी वालों को इनकरेज किया जाता है जो कि एक से ज्यादा गाड़ियां रख सकते हैं। इसके द्वारा अंग्रेज इंगलैण्ड और अमेरिका के माल अधिक संख्या में बिक्री कराना चाहते थे। जो प्रस्ताव मैं इस सदन के सामने लाया हूं उसके द्वारा मैं सदन का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं कि हमको अपना वह रवैया छोड़ देना चाहिये। अब हमें ऐसे लोगों से टैक्स अधिक से अधिक वसूल करना होगा जिनके पास एक से अधिक गाड़ियां हैं। इस चीज के लिये यह जरूरी है कि पहिली गाड़ी को तो हम किसी वजह से यह मान भी सकते हैं कि वह जरूरत के लिये है। लेकिन अगर एक के बाद दूसरी या तीसरी आती है तो समझना चाहिये कि यह लक्जरी है। और लक्जरी पर अधिक से अधिक टैक्स लगाया जाना चाहिये। ऐसी हालत में मैंने यह प्रस्ताव किया है कि पहिली गाड़ी के बाद दूसरी गाड़ी पर २५ प्रतिशत ज्यादा टैक्स लगाया जाय और उसके बाद तीसरी और चौथी गाड़ी पर ५० प्रतिशत टैक्स ज्यादा लगाया जाय। यह मैं कोई नई बात नहीं कह रहा हूं क्योंकि अगर आप पहिले शिड्यूल के २ और ३ को देखेंगे तो आपको मालूम होगा कि उसमें यह लिखा हुआ है—

" In the case of vehicles specified in (*i*), where two or more are owned by the same person—

(*a*) for that one of such vehicles on which the highest tax is leviable—the full tax,

(*b*) for each other of such vehicles—three quarters of the tax leviable on such vehicle. "

यह जो मैं कह रहा था वह कोई नई चीज नहीं है। सिर्फ एक सिद्धांत का फर्क हो गया है। विधेयक के अन्दर तो यह है कि जो एक से ज्यादा गाड़ियां रखता है उस पर यह टैक्स कम कर दिया जायगा और मैं चाहता हूं उन पर टैक्स ज्यादा कर दिया जाय ताकि उनकी लक्जरी न बढ़ने पाये। आशा है माननीय मंत्री जी इस चीज को स्वीकार कर लेंगे।

डाक्टर सम्पूर्णानन्द—अध्यक्ष महोदय, मैं इस संशोधन को स्वीकार नहीं कर सकता। इसका कारण स्पष्ट है दुनिया में जहां भी टैक्सेशन है वहां पर रिबेट देने का कायदा है। १९३५ में जो कानून बना था वह भी ऐसा ही था दूसरे देशों का अगर आप कानून देखें तो यही रिबेट देने का दस्तूर है। जहां १ से ज्यादा दो या तीन गाड़ियां होती हैं वहां टैक्स कम कर दिया जाता है। तो लक्जरीज को जहां तक रोकने की बात वह गवर्नमेंट आफ इंडिया की बात है। उसको रोकना चाहिये या न रोकना चाहिये उसके तय करने की बात है। लेकिन दो, तीन या चार गाड़ियां रखने से हमारा नुक्सान नहीं है बल्कि इस तरह से टैक्स बढ़ा देने से हमारा नुक्सान होता है। मान लीजिये हमने टैक्स को बहुत बढ़ा दिया जैसा कि प्रस्ताव में है कि एक गाड़ी हो तो कुछ और, उसके बाद वाले पर उससे ज्यादा और उसके बाद ऊपर वाले यानी उससे ज्यादा गाड़ियां रखने पर उससे ज्यादा टैक्स तो उसका एक परिणाम हो सकता है कि लोग गाड़ियां न खरीदें तो उससे जो हमें रजिस्ट्रेशन फीस वगैरह से आमदनी होती या जो पेट्रोल खरीदते उससे जो आमदनी होती वह बन्द हो जायेगी। दूसरे एक चीज और होगी कि लोग इसको इवेड कर सकते हैं। मान लीजिये कि ४ गाड़ियां मेरे नाम में है तो मैं उस वक्त उन ४ गाड़ियों को अपने ४ भाइयों के नाम में रख लूं। तो उसको इवैड करना भी कोई दिक्कत की बात नहीं होगी। तो जो सार्वजनिक सिद्धांत है उसके अनुसार हम टैक्स लगा रहे हैं। इस लक्जरी के कम करने से हमारा कोई फायदा नहीं होता है बल्कि नुक्सान ही होता है। इसलिये मैं इस संशोधन को स्वीकार नहीं कर सकता।

अध्यक्ष—कमला सिंह जी, क्या आप इसे वापस लेंगे ?

श्री कमला सिंह—जी नहीं।

अध्यक्ष—प्रश्न यह है कि खंड ५ के अन्तर्गत मूल अधिनियम की प्रथम अनुसूची में प्रस्तावित भाग ए के अनुच्छेद १ के खंड (सी) के बाद निम्नलिखित नया खंड (डी) बढ़ा दिया जाय।

"(*d*) in case of cycles specified in (*a*), (*b*) and (*c*) where two or more are owned by the same person—

(*i*) for that one of such cycles which the highest tax is leviable—the full tax as in (*a*), (*b*) and (*c*).

(*ii*) for each other of such cycles for the first full tax plus 25 per cent. more of the full tax and for all others (viz. 3rd, 4th, etc.) full tax plus 50 per cent. more of the full tax leviable on such cycles as in (*a*), (*b*) and (*c*)."

(प्रश्न उपस्थित किया गया और अस्वीकृत हुआ।)

श्री कमला सिंह—अध्यक्ष महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूं कि खंड ५ के अन्तर्गत मूल अधिनियम की प्रथम अनुसूची में प्रस्तावित भाग ए के अनुच्छेद III के अन्त में निम्नलिखत शब्द बढ़ा दिये जायं—

"Provided the vehicles owned by educational institutions and hospitals are exempted from the effect of this amendment."

यू० पी० के अन्दर देखा गया है कि जितने एजूकेशनल इंस्टीट्यूशन्स और अस्पताल हैं उनमें भी मोटर लारियों की जरूरत होती है खासकर अस्पतालों में ऐसे मौके आते हैं जब कि मरीजों को ले जाने के लिये या डाक्टरों को ले जाने के लिये गाड़ियों की जरूरत होती है और बड़ी दिक्कत रुपया रहते हुये होती है लोग गाड़ियां नहीं पा सकते जिससे कि मरीजों की मदद हो सके और वह ऐक्सीडेंट्स से बचाये जा सकें। ऐसी हालत में यह जरूरी होता है

कि अस्पतालों में गाड़ियां रखी जायं। वैसे ही एजूकेशनल इंस्टीट्यूशन्स जो हैं उनमें लड़कों और लड़कियों को एक जगह से दूसरी जगह ले जाने में बड़ी दिक्कत होती है। जब एजूकेशनल इंस्टीट्यूशन्स की अपनी गाड़ियां होती हैं तब कम वक्त में ठीक वक्त से विद्यार्थियों को ले जाते हैं और ले आते हैं इससे उनको जो दिक्कतें होती हैं वह बहुत ही कम होती हैं। ऐसी हालत में जितने पब्लिक इंस्टीट्यूशन्स हैं यह टैक्स जैसा कि पब्लिक के ऊपर बढ़ा है उनके ऊपर भी अगर बढ़ता रहेगा तो नतीजा यह होगा कि इंस्टीट्यूशन्स जो गवर्नमेंट एड पर चलती हैं अगर उनकी एड बढ़ती नहीं तो इन गाड़ियों को रखना मुसीबत होगा। हमारे लिये यह जरूरी है कि अधिक से अधिक तादाद में गाड़ियां बढ़ा सकें और उसके लिये जरूरी है कि टैक्स इन पर बढ़ा हुआ न पड़े। इस बात को ध्यान में रखते हुये मैं इस प्रस्ताव को सदन के सामने उपस्थित करता हूं आशा है सदन स्वीकार करेगा।

डाक्टर सम्पूर्णानन्द—अध्यक्ष महोदय, मेरी समझ में यह जो प्रस्ताव है यह अनावश्यक है। जो मूल विधान है जिसका संशोधन हम करने जा रहे हैं उसमें लिखा है कि—

"Nothing in this Act shall apply to motor vehicles used solely for purposes of agriculture and the Provincial Government may, by notification in the official *Gazette*, exempt them totally or partially any other motor vehicles or class of motor vehicles from the operation of this Act."

तो इसमें लिखा हुआ है कि खेती बाड़ी तो बिलकुल एग्जेम्प्ट है और गवर्नमेंट जिसको चाहे गजट में शाया करके एग्जेम्प्ट कर सकती है। माननीय सदस्य मोटर वेहिकिल टैक्सेशन रूल्स को देखें। रूल ३८ में दिया है कि कौन कौन सी गाड़ियां एग्जेम्प्ट हुई हैं। उसके (डी) में है "Motor vehicles known as Ambulances intended for—and used exclusively for conveying patient to and from a hospital....."

तो जहां तक अस्पताल के मरीजों को ले जाने के लिये गाड़ियां हैं पहले ही एग्जेम्प्ट हो चुकी हैं। अब रही स्कूल की बात। स्कूलों की बाबत जैसा कि इसमें लिखा हुआ है पारशली एग्जेम्प्ट कर सकते हैं उसके लिये भी रूल ३९ में लिखा हुआ है।

"Partial exemption from payment of taxes— Motor vehicles of the following classes are liable to the taxation hereinafter specified Motor vehicles exclusively used for the conveyance of pupils to and from a school shall be liable to taxation as private vehicles under Article 2 (1) (C) and unless otherwise provided under Article 2(1)(A) and (B)"

यह पढ़ने में जरा टेढ़ा-मेढ़ा है। मैं इसका मतलब समझा देता हूं। मतलब यह कि, माननीय सदस्य शेड्यूल (ए) को देखें, २(सी) जहां आया है गाड़ियों की बाबत—

"Exceeding 35 cwts. and not exceeding 40 cwts. unladen.
Exceeding 35 cwts. but not exceeding 50 cwts. unladen."

उनके ऊपर ७५ रुपये टैक्स है। तीसरे को देखें (सी)

मिसाल के लिये मैंने कहा। जिस गाड़ी पर अगर स्कूल की न होती तो उसके ऊपर १६५ रुपया टैक्स लगता। लेकिन स्कूल की गाड़ी होने के कारण केवल ७५ रुपया टैक्स लगता है। ९० रुपये की छूट दी गयी है। पूरा एक्जेम्प्ट क्यों नहीं किया उसका भी कारण है। हम सब घरों की लड़कियां जाती हैं। हम जानते हैं कि स्कूलों की तरफ से कुछ न कुछ चार्ज किया जाता है और हम यह भी जानते हैं कि जो चार्ज किया जाता है वह इतना ही नहीं होता जितने में लड़की का आना जाना होना चाहिये। बल्कि स्कूल को कुछ बचता है। इसलिये यह मुनासिब बात है कि स्कूल कुछ टैक्स दें। लेकिन जो ९० रुपये का एग्जेम्प्शन किया गया है

[डाक्टर सम्पूर्णानन्द]

वह बहुत काफी है। अस्पतालों के बारे में मैं पहले ही बता चुका हूं कि वे एग्जेम्प्ट हैं। इसलिये माननीय सदस्य स्वयं सोचेंगे कि इस संशोधन की आवश्यकता नहीं है।

श्री कमला सिंह---मैं बिड्ड्रा (वापस) करता हूं।

(सदन की अनुमति से संशोधन वापस लिया गया।)

श्री नारायणदत्त तिवारी---आदरणीय अध्यक्ष महोदय, इस खंड ५ का विरोध करते हुए मैं यह निवेदन करना चाहता हूं कि यह शिड्यूल १ जो इस प्रकार संशोधित रूप में रखा गया है वह नहीं रखा जाना चाहिये बल्कि जैसा कि शिड्यूल पहले था वैसा ही रहना चाहिये।

श्री अब्दुल मुईज खां (जिला बस्ती)---प्वाइन्ट आफ आर्डर (मैं विधान का प्रश्न प्रस्तुत करता हूं) आप यह देखेंगे कि खंड २ में सदन यह तय कर चुका है कि शिड्यूल का संशोधन हो यानी जिस तारीख से यह विधेयक पास हो जायगा उस तारीख तक तो वह शेड्युल लागू रहेगा उस वक्त तक जो पुराना है। लेकिन उसके बाद की तारीखों में संशोधित शेड्युल लागू होगा। इस तरह से खंड २ में सदन यह पास कर चुका है कि शेड्यूल का संशोधन होगा। लेकिन अगर खंड निकालने की बात है तो शिड्यूल का कोई संशोधन नहीं होता है जो अनियमित है।

श्री नारायणदत्त तिवारी---जिस समय मैं खंड दो का विरोध कर रहा था उस समय मैंने यह बात उठाई थी कि आगे चल कर ऐसा होगा।

अध्यक्ष---आप अपनी बातों को जारी रखें। मैं इस एतराज को उचित नहीं समझता।

श्री नारायणदत्त तिवारी---मैं अध्यक्ष जी केवल यह निवेदन कर रहा था कि जो नया शिड्यूल रखा जा रहा है वह हर प्रकार से इस मोटर वेहिकिल्स टैक्सेशन इन्क्वारी कमेटी की रिपोर्ट के खिलाफ है जिसको कि गवर्नमेंट आफ इंडिया ने सन् १९५० में छपाया था। माननीय गृह मंत्री जी ने जब इस विधेयक को यहां उपस्थित किया था तो उन्होंने हम सभी लोगों का ध्यान इस ओर आकर्षित किया था और इस इन्क्वारी कमेटी का खासतौर से जिक्र किया था और यह भी कहा था इस मोटर वेहिकिल्स टैक्सेशन इन्क्वारी कमेटी की रिपोर्ट में जितने भी टैक्सी, बसें, ठेले या ट्राइसाइकिल की दरें हैं वे ज्यादा हैं और हमने इतनी दरें नहीं रखी हैं। बल्कि इसके मुकाबिले में हमने कम दरें रखी हैं। मैंने शुरू में ही कहा था कि मोटर वेहिकिल्स टैक्सेशन इन्क्वारी कमेटी के अनुसार हमारा विरोधी दल शुरू से ही इस शेड्यूल के विरुद्ध है। इन्क्वायरी कमेटी ने क्या किया कि सारे प्रदेशों में या सारे भारतवर्ष में जो टैक्सेशन का ढांचा था उस पर आक्रमण किया। और इस नतीजे पर पहुंचे कि आज कोई ट्रान्सपोर्ट पालिसी न होने से केन्द्र का और प्रान्तों का यह टैक्स गलत है। इस इन्क्वायरी कमेटी की रिपोर्ट में यह भी कहा गया कि आज मोटर वेहिकिल्स पर जो टैक्स हिन्दुस्तान में लिया जाता है या प्रान्तों में लिया जाता है वह संसार में सब से ज्यादा टैक्स पड़ता है। तो हमारे हिन्दुस्तान के बारे में इस कमेटी की यह रिपोर्ट थी। पैराग्राफ ७८ में यह कहा गया है ---

"The motor vehicle user in India perhaps is the highest taxed."

[मोटर कारों के उपयोग करने वालों पर सम्भवतः भारत में सबसे अधिक कर लगा है।]

इसका कारण बतलाया गया कि क्यों सबसे ज्यादा है, गाड़ियों को इस्तेमाल करने वालों पर क्यों सब से ज्यादा टैक्स पड़ता है। इसका कारण पैराग्राफ १९२ में लिखा है। उस में कहा गया है कि--

"The States are perhaps imposing ever-increasing burdens on the motor vehicle user and this explains why motor vehicle taxation in India is perhaps the highest in the world."

[राज्य संभवतः मोटरकारों के उपयोग करने वालों पर निरन्तर वर्धमान भार डाल रहे हैं और यही कारण है कि स्थान स्थान में मोटरकार कर संसार में सब से अधिक है।]

इसका कारण भी साफ-साफ बतलाया गया है कि इसलिये हिन्दुस्तान में मोटर गाड़ियों पर सब से ज्यादा टैक्स है क्योंकि प्रदेशों की सरकारें लगातार इसे बढ़ाती जा रही हैं। इस कारण सबसे ज्यादा मोटरगाड़ियों पर इसका भार पड़ा है। इसका अर्थ है कि हम इस प्रकार नये शिड्यूल को स्वीकार कर के हर प्रकार से जो मोटरगाड़ियों को इस्तेमाल करने वाले हैं भले ही ओनर हों, पैसेन्जर हों या व्यापार के लिये इस्तेमाल करने वाले हों उन सब पर भार पड़ता है। मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान इस ओर आकृष्ट करता हूं कि यह बात ठीक है कि जो रिपोर्ट इस कमेटी ने प्रपोज की है और इस शिड्यूल में जो रेट है वह उस के मुकाबिले में बहुत कम है। मैं इस बात को मानता हूं लेकिन इन्क्वायरी कमेटी ने क्या कहा है उसे माननीय मंत्री ने नहीं बताया। उस कमेटी की फाइनल रिक्मेण्डेशन क्या थी। उन्होंने कहा कि टैक्सेशन बढ़ रहे हैं। मैं उसे पढ़ देता हूं। उसके १२६ पैराग्राफ में लिखा हुआ है कि—

"Only two taxes on the motor vehicle users should be levied by the State, States Fuel Tax and the State Motor Vehicles Tax."

कमेटी का कहना है कि केवल टैक्स लिये जाने चाहिये। उनमें से एक मोटर टैक्स है और दूसरा स्टेट फ्यूल टैक्स है।

"All other taxes on transport excluding sales tax on fuel and the tax on the carriage of passengers or goods by road should be abolished as also entrance fees, octrois and all local taxes on motor transport or on passenger or goods in transit."

[जितने म्युनिसिपल बोर्ड के टैक्स हैं चाहे वह आक्ट्राय हो, चुंगी हो या सेल्स टैक्स हो यह सब खत्म कर दिये जायं।]

यह रिपोर्ट इन्क्वायरी कमेटी ने की है, तो इसके लिये मैं आपसे क्या कहूं। तो अगर इस दृष्टिकोण से हम इन्कवायरी कमेटी की रिपोर्ट को देखें और उसके अनुसार चलें तो क्या ऐसा करना उस इन्कवायरी कमेटी की रिपोर्ट के बिलकुल खिलाफ नहीं जायेंगे और क्या यह इसके बिलकुल कांट्रेरेरी नहीं हो रहा है। उन्होंने कहा कि सिर्फ दो टैक्सेज लगाये जायें। अगर आज हम शिड्यूल को स्वीकार कर लें तो हम उसकी सिफारिशों को बिलकुल भी स्वीकार करने नहीं जा रहे हैं और इस सवाल को बिलकुल नेगलेक्ट कर देते हैं। उसमें साफ-साफ पैराग्राफ ११२ में कहा गया है कि किसी प्रकार से भी जो कि मोटर गाड़ियां चलाने या इस्तेमाल करने वाले हैं तो वे लोग तीन तरह से टैक्स देते हैं और इसका साफ चित्रण इसमें किया गया है—

"It is clear that the absence of any transport policy must leave the motor vehicle user at the mercy of 3 rival regulating and taxing authorities Central, State and Local, each concerned with collecting the greatest possible revenue from him."

तो इस कमेटी ने इस ओर हमारा ध्यान आकर्षित किया है कि ये तीन किस्म के टैक्स जो लिये जाते हैं वे न लिये जाने चाहिये उसमें लोकल बाडीज म्यूनिसिपैलिटीज वगैरह हैं और उन्होंने भी अपने रेट्स काफी कर लिये हैं और उनके पास इसका कोई सिद्धांत नहीं है और इस तरह से म्यूनिसिपैलिटी वगैरह का टैक्स बढ़ता जाता है और हमारे पास कोई अथारिटी नहीं है कि उसको चेक करें और यह टैक्स बढ़ाने की जो बात इंक्वायरी कमेटी ने कही है तो उसकी

[श्री नारायणदत्त तिवारी]

रिपोर्ट भी हमें मान लेनी चाहिये कि इस किस्म के टैक्स न बढ़ाये जायें। उसमें साफ-साफ कह दिया गया कि—

"The State's Fuel Tax should replace all taxes, terminal taxes, town duties, octroi, cesses and similar levies, entrance fees and taxes, tolls except those described below, and taxes on passengers."

मेरे खयाल से विरोधी दल की तरफ से भी इतना नहीं कहा गया है जितना कि इस इन्क्वायरी कमेटी की रिपोर्ट में दिया गया है। तो उसको हमारे माननीय मंत्री जी को भी देख लेना चाहिये और इस पर ध्यान पूर्वक विचार करना चाहिये। उन्होंने कहा है कि—

"All such taxes should be abolished as regressive, difficult and costly in collection, inconvenient to the tax-payer, uncertain in their incidence or humiliating to the electorate as explained in paragraph 13."

जब तक इस प्रदेश की कोई रोड ट्रान्सपोर्ट पालिसी नहीं होती और जो सरकार ने तीन रेट्स ए०, बी० और सी० दिया है तो इस तरह से बिना किसी पालिसी के रेट्स ठीक तरह से नहीं फिक्स किये जा सकते हैं और जनरल बजट के मौके पर भी मैंने ट्रांसपोर्ट पालिसी के बारे में कहा था—

"To arrive at the fair basis of taxation of the motor vehicle user there must be prior acceptance of clearly defined principles governing road transport and the acceptance of a road transport policy."

अध्यक्ष—माननीय सदस्य अपने संशोधन के बारे में ही सीमित रहें।

श्री नारायणदत्त तिवारी—मैं तो शिड्यूल के बारे में कह रहा था कि रेट्स क्यों बढ़ाये जा रहे हैं और उसके लिये कोई रोड ट्रांसपोर्ट पालिसी होनी चाहिये।

अध्यक्ष—मैं इसकी इजाजत नहीं देता कि रोड ट्रांसपोर्ट पालिसी के बारे में कुछ कहा जाय।

श्री नारायणदत्त तिवारी—तो किस प्रकार इस कमेटी ने कहा है कि फेयर टैक्सेशन जो इस शेड्यूल के अनुसार नहीं हो रहा है, इसके कारण जैसा कि मैंने पहले कहा था इंक्वायरी रिपोर्ट के यह बिलकुल खिलाफ है "The present taxation policies of the Central and State Governments do not conform with the over-all policy of development of road transport as a national enterprise."

यानी जब तक कि राष्ट्र यानी प्रदेशीय सरकार और केन्द्रीय सरकार के टैक्स प्रोपोजल्स में सामांजस्य नहीं होता।

अध्यक्ष—मैं माननीय सदस्य को फिर आगाह करना चाहता हूं कि आप फिर विस्तृत कर रहे हैं। वही पैराग्राफ आप फिर पढ़ रहे हैं।

श्री नारायणदत्त तिवारी—इसके साथ साथ हमने जहां पहले विचार में कहा था कि इसमें आपने डिस्क्रिमिनेशन किया है। कारों पर २५ परसेंट बढ़ाया, मोटर बसेज पर ५० फीसदी बढ़ाया और ठेलों पर ७५ फीसदी और कहीं पर तो ६० फीसदी आपने टैक्स बढ़ा दिया है पिछले शेड्यूल के मुकाबले में। यों तो यह डिस्क्रिमिनेटरी कहां तक जाता है, कहां तक खिलाफ पड़ता है कि कार के लिये २५ फीसदी और बसों के लिये ५० फीसदी और जो प्राइवेट कैरियर्स हैं और निजी सामान ले जाना चाहते हैं उनके लिये ७५ फी सदी बढ़ायें; इसका भी विरोध इस इंक्वायरी रिपोर्ट में किया गया है कि इस प्रकार डिस्क्रिमिनेशन नहीं होना चाहिये। इसमें साफ-साफ कहा गया है पेज ६७ पर "In its taxation aspect, this policy requires that there should be within reasonable limits no discrimination in the taxes imposed on the different classes of users of transport."

यानी ट्रांस्पोर्ट की जो अलग-अलग चीजें हैं इन सब पर यूनिफार्म टैक्स होना चाहिये, डिस्क्रिमिनेशन नहीं होना चाहिये, वह गलत है। इस सिलसिले में आप एक माने हुये विद्वान की जो रूलिंग है उसको सुनें। श्री एस० दास जिन्होंने प्राविंश्यल एकोनोमी पर एक किताब लिखी है, जिसमें वे कहते हैं। उनके कहने का मतलब यह है कि—

"Though taxes on private cars, buses and lorries are imposed under the same Act, they are fundamentally different in character. The tax on private cars is a tax on luxury; its incidence is on the buyer. It therefore falls on a few rich people. The taxes on buses and taxis and lorries are only taxes on business. The tax on taxis is likely to pass on to the rich people but the tax on buses and lorries generally affect the poor people because they are passed on to the passengers or the consumers of the goods which they transport. Private cars and taxis should, therefore, be taxed at fairly high rates but buses and lorries should not be taxed so high."

[यद्यपि निजी कारों, बसों तथा लारियों पर टैक्स उसी अधिनियम के अन्तर्गत लगाया जाता है तथापि कि उनके रूप में मौलिक अन्तर है। निजी कारों पर जो टैक्स है वह आमोद की चीजों पर कर है, यह क्रेता के ऊपर पड़ता है। अतः यह कुछ ही धनिक लोगों पर पड़ता है। बसों, टैक्सियों तथा लारियों के ऊपर कर ही ऐसे कर हैं जो कारोबार के ऊपर पड़ते हैं। टैक्सियों के ऊपर जो कर है वह धनिकों के ऊपर जा सकता है, किन्तु बसों तथा लारियों के ऊपर कर का प्रभाव साधारण रूप से निर्धन लोगों के ऊपर पड़ता है क्योंकि ये उन यात्रियों या वस्तु उपभोक्ताओं के ऊपर पड़ते हैं जिन्हें वे वहन करती हैं, अतः निजी कारों और टैक्सियों के ऊपर बहुत ऊंचा कर लगना चाहिये किन्तु बसों तथा लारियों के ऊपर उतना अधिक कर न लगना चाहिये।]

इतने महत्व की मुझे एक ही किताब मिली इस संबंध में कि प्राविंश्यल टैक्स का स्ट्रक्चर क्या होना चाहिये। उनकी राय यह है कि अगर आप डिस्क्रिमिनेशन करते भी हैं तो यह नहीं होना चाहिये कि कार की तो २५ फीसदी इनक्रीज हो और पैसेंजर की ५० और ठेले की ७५ फीसदी हो जाय। किसी भी टैक्सेशन के सिद्धांत के अनुसार हम इसको स्वीकार नहीं कर सकते हैं।

जहां तक सवाल है ठेलों का, यह हो सकता है कि माननीय गृह मंत्री यह समझते हों कि शेड्यूल के अनुसार जो रेट्स को बढ़ा रहे हैं उनका असर पैसेंजर पर नहीं पड़ेगा, लेकिन इस मामले में मैं अकेला नहीं हूं। विरोधी दल अकेला नहीं है। इस संबंध में स्पष्टतया और भी विद्वानों की राय यह है कि ये सब पैसेंजर्स के ऊपर ही जाते हैं और उनको ही उनका सब भार वहन करना पड़ता है। इसके लिये श्री दास गुप्ता की राय क्या है—

"The tax on vehicles running for hire enhances the cost of travelling services and must raise the price of the service. The incidence of the tax on buses is, therefore, normally on the passengers and the incidence of the tax on lorries is normally on the persons whose goods are carried on them."

[उन सवारियों पर कर, जो किराये पर चल रही हैं यात्रा सेवा के मूल्य को बढ़ा देता है और उससे सेवा का मूल्य अवश्य बढ़ जाना चाहिये; अतः बसों पर कर का लगना सामान्यतः यात्रियों पर लगता है और लारियों पर कर का लगाना सामान्यतः उन व्यक्तियों पर लगता है जिनका सामान उन पर वहन होता है।]

तो अगर आप ठेलों का रेट्स बढ़ाना चाहते हैं या पैसेंजर का रेट बढ़ाना चाहते हैं तो हम अन्ततोगत्वा उन्हीं कनज्यूमर्स के ऊपर यह बोझ ले जाते हैं और उन्हीं आदमियों के ऊपर यह बोझ जाता है जिनसे समझते हैं कि हम टैक्स नहीं ले रहे हैं।

मैंने पिछली दफा यह कहा था कि माननीय मंत्री जो हमको आश्वासन दें कि अगर यह शेड्यूल मंजूर हो जाय तो हम कभी इस बात का अधिकार नहीं देंगे कि प्राइवेट ओनर्स

[श्री नारायणदत्त तिवारी]

या ठेलेवाले अपने किराये को बढ़ा सकें। मैंने अर्ज किया था कि माननीय मंत्री जी के सामने उस समय कोई दलील नहीं होगी, सरकार के पास कोई दलील इस बात के विरोध में नहीं होगी जब वे यह कहेंगे कि एक तरफ पैट्रोल का टैक्स बढ़ रहा है और दूसरी तरफ आप यह टैक्स बढ़ा रहे हैं तो क्यों न हमें पैसेंजर्स का किराया बढ़ाने का मौका दिया जाय। माननीय मंत्री जी ने एक तरीके से चुप्पी साध ली है क्योंकि उन्होंने एक तरीके से स्वीकार कर लिया है कि अगर इस तरीके की बात आयी तो हमको ओनर्स की बात को मानना पड़ेगा। किस प्रकार हम इस शेड्यूल को मान कर रेट्स का बढ़ाना मंजूर कर लें। साथ ही साथ एक बात और भी है कि इसके उद्देश्य और कारणों में यह बतलाया गया है कि अगर यह शेड्यूल हम मान लेते हैं तो इस रुपये को सड़कों के निर्माण में लगाया जायगा और जेनरल रेवेन्यू में मिला लिया जायगा लेकिन शेड्यूल से बढ़े हुये जो रेट्स हैं हम यह देखें कि गाड़ियों के इस्तेमाल करने वाले जो लोग हैं उनपर इसका कितना असर पड़ता है। इसका असर यह पड़ता है कि अगर मोटर वेहिकिल्स से रेल की तुलना की जाय तो मोटर वेहिकिल्स में रेलों से दुगना पड़ जाता है। इस संबंध में कहा गया है—

"The average goods lorry pays in Central and State taxes twice the average earnings per ton mile of the goods carried by rail."

यानी रेल के मुकाबिले में दूने से ज्यादा व्यय भार मोटर गाड़ी के ओनर पर पड़ता है और वह अल्टीमेटली पैसेंजर्स पर जाता है। इसीलिये इस ट्रांसपोर्ट कमेटी की रिपोर्ट में साफ-साफ कहा गया है कि मोटर वेहिकिल्स के यूजर्स पर जो टैक्स पड़े वह उतना ही पड़ना चाहिये जितना कि रेल पर पड़ता है। मैं श्रीमान् आप के द्वारा पूछना चाहता हूं कि जब यह शेड्यूल हमारे सामने रखा गया तब क्या सरकार ने इस सिद्धांत को ध्यान में रखा कि यहां की मोटर गाड़ियों के ओनर्स पर उतना ही भार पड़े, यहां के पैसेंजर्स या कंज्यूमर्स पर उतना ही भार पड़े जितना कि इसके मुकाबिले में रेल के जरिये सामान भेजने वाले कंज्यूमर्स या पैसेंजर्स पर पड़ता है? मैं समझता हूं कि यह आधारभूत सिद्धांत टैक्सेशन इंक्वायरी कमेटी ने रखा था परन्तु इसको सरकार ने ठुकरा दिया। माननीय मंत्री जी ने शेड्यूल के समर्थन में कुछ आंकड़े पेश किये और यह कहा कि मद्रास में हमको इतना ज्यादा मिलता है। हम अपने आस-पास के प्रान्तों को देखें तो मालूम होगा कि कितना कम टैक्सेशन का रेट इन प्रदेशों में हमारे यहां से है। पश्चिमी बंगाल आप देखिये वहां ३० सीटर बस के लिये सिर्फ १४० रुपया है। हम यहां रखने जा रहे हैं कोई ४५० या ५०० से ज्यादा। वैस्ट बंगाल में १४० रुपया है, पंजाब में २१६ रुपया है, आसाम में २७५ रुपया है, दिल्ली में जो कि हमारा कैपीटल है २१६ रुपया है। हैदराबाद में २४७ रुपया है, मध्य भारत में २७३ रुपया है, यह पैसेंजर बसेज का हिसाब है। वैस्ट बंगाल जैसे प्रान्त में १४० रुपया है और बंबई में ५०० रुपया। यानी यहां अगर हम इस शिड्यूल को स्वीकार कर लेते हैं तो हम बंबई को भी मात दे देते हैं। इसी तरह ठेलों का भी हिसाब है। इसके ऊपर पंजाब में केवल २०० रुपया लगते हैं तथा वहां पर टायरों का कोई भेद नहीं है। यहां न्यूमेटिक टायर्स और सौलिड टायर्स का भेद कर दिया गया है। सौलिड टायर्स पर न्यूमेटिक टायर्स से ५० फी सदी ज्यादा होगा। विहार में १७५ रुपया है और आसाम में २०५ रुपया है। और वैस्ट बंगाल में केवल १५० रुपया है, बम्बई में ५००, बंगाल में २०० रुपये और हैदराबाद में २१४ रुपये हैं। माननीय मंत्री जी ने केवल मद्रास के आंकड़े देकर सदन को संतोष करा दिया और यह कहा कि चूंकि मद्रास में उतना ज्यादा है, यह उनकी दलील से ऐसा मालूम होता था, इसलिये इस शिड्यूल को मान लिया जाय। मैंने इसके लिये तमाम प्रांत के शिड्यूल्स को देखा क्योंकि एक प्रांत के शिड्यूल के देखने से काम नहीं चल सकता। हमें प्रान्तों की मैजारिटी देखना चाहिये कि उनके यहां टैक्सेशन ज्यादा है या कम है। मद्रास के अलावा जितने प्रान्त हैं उनमें इस नये शिड्यूल से टैक्सेशन कम है। अगर हम इसको मान लेते हैं तो सिर्फ मद्रास को छोड़कर बाकी और सब जगह टैक्सेशन कम है। इंक्वायरी कमेटी की

रिपोर्ट में इसकी बुनियाद को ही खत्म कर दिया है। माननीय गृह-मंत्री जी ने बड़ी योग्यता-पूर्वक हमारे सामने उस रिपोर्ट को रखा है। और वह स्वीकार कर रहे हैं और कहते हैं कि हम इसके अनुसार चल रहे हैं। मैं यह कहूंगा कि अगर वह इसके अनुसार चल रहे हैं तो इस नये शिड्यूल को वापिस ले लें और पहिले वाले शिड्यूल को ही रहने दें। वरना कह दें कि हम रिपोर्ट को नहीं मानते हैं। अन्त में मैं फिर अनुरोध करूंगा कि वह इस पुराने शिड्यूल को ही रहने दें।

डाक्टर सम्पूर्णानन्द---अध्यक्ष महोदय, मैं इस फार्मूला से शुरू करता हूं कि मुझे दुख है कि मैं नारायण दत्त जी के संशोधन को स्वीकार नहीं कर सकता हूं। और कुछ कहने के पहिले मैं उनके भ्रम को दूर कर देना चाहता हूं। उन्होंने कहा कि मैंने उनको इंक्वायरी कमेटी की रिपोर्ट प्रेजेंट की है। वह उस धोखे में न रहें। यह मेरी जायदाद भी नहीं है और मैंने रिपोर्ट उनको प्रेजेंट (प्रस्तुत) नहीं की है। मैंने उनको थोड़ी देर के लिये देखने को दी है। जहां तक इस रिपोर्ट की बात है हम इसके खिलाफ कहीं नहीं जा रहे हैं। जो उसने बहुत सी बातों की सिफारिश की है हम उनको स्वीकार कर रहे हैं। जहां तक यह सवाल कि लोकल टैक्सेज़ दूर किये जायं यह सही बात है लेकिन अभी हम उस स्टेज पर नहीं आये हैं मसलन जब समय आयेगा तो हम भी उनको दूर कर देंगे। रिपोर्ट में यह है कि बस के ऊपर २२८० रु० टैक्स होना चाहिये लेकिन हम तो अभी ५०० रुपया ही लगा रहे हैं। जब हम इतना टैक्स लगायेंगे तब यह ध्यान में रखेंगे और देखेंगे कि एक आध टैक्स के सिवाय और टैक्स न रहे। इंक्वायरी कमेटी के सिद्धांत को हम मानते हैं और हम उसके खिलाफ किसी माने में भी नहीं जा रहे हैं। इतना ही मुझे निवेदन करना है और मैं समझता हूं कि जैसे बहुत सी बातें जनरल डिसकशन में कही गई हैं मैं उनके बारे में कहना चाहता हूं कि हर प्रदेश को अपनी आवश्यकताओं को देखना चाहिये, अपनी जरूरतों को देखना चाहिये और दूसरों की नकल करने से या कटाक्ष करने से काम नहीं चलेगा। मैं ज्यादा बातें दुहरा कर सदन का समय नष्ट नहीं करना चाहता यदि नारायण दत्त जी इसको वापस लेने में असमर्थ हों तो मुझे मजबूर होकर विरोध करना होगा।

अध्यक्ष---उनका संशोधन नहीं है, विरोध है।

प्रश्न यह है कि खंड ५ अनुसूची सहित इस विधेयक का अंग माना जाय।

(प्रश्न उपस्थित किया गया और स्वीकृत हुआ।)

शीर्षक, प्रस्तावना तथा खंड १

यू० पी० ऐक्ट ५, १९३५

कुछ प्रयोजनों के निमित्त यू० पी० मोटर वेहिकिल्स टैक्सेशन ऐक्ट १९३५ में संशोधन करने के लिये

विधेयक

यू० पी० एक्ट ५, १९३५

कुछ प्रयोजनों के निमित्त जो यहां आगे चलकर प्रतीत होंगे यह आवश्यक है कि यू० पी० मोटर वेहिकिल्स टैक्सेशन, ऐक्ट, १९३५ में संशोधन किया जाय :

इसलिये निम्नलिखित अधिनियम बनाया जाता है :

संक्षिप्त शीर्षनाम और प्रारम्भ।

१---(१) यह अधिनियम "उत्तर प्रदेश मोटर वेहिकिल्स टैक्सेशन (संशोधन) अधिनियम, १९५२" कहलायेगा।

(२) यह उस दिनांक से प्रचलित होगा जिसे राज्य सरकार सरकारी गजट में विज्ञप्ति द्वारा निश्चित करे।

अध्यक्ष—प्रश्न यह है कि खंड १, प्रस्तावना और शीर्षक इस विधेयक के अंग माने जायं।

(प्रश्न उपस्थित किया गया और स्वीकृत हुआ।)

डाक्टर सम्पूर्णानन्द—अध्यक्ष महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूं कि उत्तर प्रदेश मोटर वहिकिल्स टैक्सेशन (संशोधन) विधेयक, १९५२, पारित किया जाय।

अध्यक्ष—प्रश्न यह है कि उत्तर प्रदेश मोटर वेहिकिल्स टैक्सेशन (संशोधन) विधेयक, १९५२, पारित किया जाय।

(प्रश्न उपस्थित किया गया और स्वीकृत हुआ।)

(इसके बाद सदन ५ बजे अगले दिन ११ बजे तक के लिये स्थगित हो गया।)

कैलासचन्द्र भटनागर,
सचिव, विधान सभा,
उत्तर प्रदेश।

लखनऊ,
९ सितम्बर, १९५२।

सत्यमेव जयते

नत्थी 'क'

(देखिये तारांकित प्रश्न संख्या ६९ का उत्तर पीछे पृष्ठ ११३ पर)

No. 388 M/GEO—112-1947.

FROM

SRI A. D. PANDIT, I. C. S.,
SECRETARY TO GOVERNMENT,
UTTAR PRADESH

TO

THE ACCOUNTANT GENERAL,
UTTAR PRADESH
ALLAHABAD.

Dated Lucknow, January 29, 1950.

SIR,

ESTATE DEPARTMENT

I AM directed to say that the Governor has been pleased to fix ten cars as the limit of Secretariat staff cars to be maintained by the Government Estate Officer for use as follows:

(*a*) By Hon'ble Ministers, Hon'ble Speaker and Hon'ble President for replacing their cars when they are sent to the workshop for repairs.

(*b*) By Parliamentary Secretaries, Secretaries to Government and other Secretariat officers for their official tours on occasions when journeys by rail are not convenient and it is in the public interest that those journeys should be performed by road. The grant of travelling allowance to these officers when they use staff cars will be regulated by Travelling Allowance Rule 29 in the Financial Handbook Volume III.

(*c*) For local use by the Secretariat officers on duty and on hire for private use. All requisitions for staff cars for local use by Secretariat officers will be addressed to the Government Estate Officer who shall decide whether the use of the staff car should be allowed or not. Hire charges for private use shall be recovered in accordance with the orders contained in G. O. no. R-321/XX-A-46 dated February 14, 1946, as amended from time to time.

(*d*) For use of State guests such as members of delegations, committees, conferences and missions, held at Lucknow. The Secretary to Government in the Public Works Department shall decide the persons to whom free use of Secretariat staff cars shall be allowed subject to such terms and conditions as he may deem fit to impose.

These orders are being issued with the concurrence of Finance Department.

Yours faithfully,
A. D. PANDIT,
Secretary.

No. 388M(*i*)/GEO—112-1947

COPY forwarded for information to the.——

(1) Transport Commissioner, Uttar Pradesh, Lucknow.

(2) Joint Secretary to Government, Uttar Pradesh, Transport Department.

(3) General Manager, Lucknow Roadways, Lucknow.

(4) Deputy Transport Commissioner (Technical), Uttar Pradesh Lucknow.

By order,
Lal Singh,
Estate Officer

———

नत्थी 'ख'

(देखिये तारांकित प्रश्न संख्या ८४ का उत्तर पीछे पृष्ठ. ११५. पर)

Statement No. I

Irrigation statement of last 4 outlets of Hangauli Distributory From 1355 Fasli to 1360 (Fasli Kharif)
II Sub-Division U. D. E. Y. Canal.

Saharanpur

No. of Outlet	Position M	Fr.	Ft.	Bank	Size Ventage	C.C.A.	1355 Proposed 35% Rice	Sugar	Rice	Other	Total	1356 Sugar	Rice	Other	Total	1357 Sugar	Rice	Other	Total
65 ..	12	4	150	Rt.	8" 4"	348	122	22	18	13	53	22	30	17	69	14	33	23	70
66 ..	12	5	300	Lt.	6" 4"	168	39	13	39	25	58	8	48	24	30	6	77	25	108
67 ..	13	..	318	Lt.	4"	41	14	2	16	0	18	4	29	4	29	4	27	5	36
68 ..	13	1	525	Rt.	8"	264	92	16	47	22	35	25	57	13	95	19	77	20	116

No. of Outlet	1358 Sugar	Rice	Other	Total	1359 Sugar	Rice	Other	Total	1360 (upto 15-8-52) Sugar	Rice	Other	Total	*Rabi* 1355	1356	1357	1358	1359
65 ..	13	38	36	87	21	14	39	74	27	28	40	95	110	111	127	144	136
66 ..	4	43	33	80	16	20	42	78	14	25	31	70	90	94	83	97	105
67 ..	4	19	2	25	29	14	2	25	3	12	2	17	18	22	18	16	26
68 ..	20	81	5	106	33	64	16	113	28	60	16	104	70	74	64	85	74

Statement No. II

II SUB-DIVISION U. D. E. Y. CANAL, SAHARANPUR

Gauge statement of Hangauli Disty. from 1-4-52 to 22-8-52

Date	April, '52		May, '52		June, '52		July, '52		August, '52	
	Hd.	Tail	Hd.	Tail	Hd.	Tail	Hd.	Tail	Hd.	Tail
1.	..	..	3.1	1.0	..	..	3.6	nil	3.6	nil
2.	..	..	3.1	1.0	..	..	3.6	,,	3.6	,,
3.	..	..	3.1	1.0	..	..	3.6	,,	..	..
4.	..	..	3.1	1.0	..	..	3.6	,,	..	..
5.	..	1.8	nil	..	..	3.0	1.0	3.6	,,	..	..
6.	..	2.3	1.0	..	..	3.0	1.0	3.6	..	..	..
7.	..	2.9	1.0	..	..	3.0	1.0	..	..	3.8	nil
8.	..	2.9	1.0	..	..	2.8	1.0	..	..	3.8	,,
9.	..	2.9	1.0	..	..	2.8	1.0	..	..	3.8	,,
10.	..	3.1	1.0	..	..	2.8	1.0	..	..	..	..
11.	..	3.1	1.0	..	..	2.8	1.0	..	..	3.8	1.0
12.	..	3.1	1.0	..	..	2.8	1.0	..	..	..	..
13.	..	..	1.0	..	..	2.8	1.0	..	..	..	..

उत्तर प्रदेश विधान सभा

14.	..	..	..	..	..	2.8	1.0	..	..	..	..
15.	..	..	..	..	..	2.8	1.0	..	..	3.8	1.0
16.	..	..	..	..	..	..	..	..	..	3.8	1.0
17.	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
18.	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
19.	..	..	..	3.1	nil	..	..	..	..	3. 8	1.0
20.	..	..	..	3.1	1.0	..	..	..	..	..	..
21.	..	..	..	3.1	1.0	..	..	..	..	..	..
22.	..	..	..	3.1	1.0	..	..	3.6	nil	..	..
23.	..	..	..	3.1	1.0	..	..	3.6	nil	..	..
24.	..	..	..	3.1	1.0	3.1	nil	3.6	nil	..	..
25.	..	..	..	3.1	1.0	3.1	nil	..	..	..	..
26.	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
27.	..	..	..	..	..	3.4	nil	..	..	..	..
28.	..	3.1	1.0	..	..	3.5	nil	3.6	nil	..	..
29.	..	3.1	1.0	..	..	3.5	nil	3.6	nil	..	..
30.	..	3.1	1.0	..	..	3.6	nil	..	..	..	..
31.	..	..	..	..	..	..	..	3.6	nil	..	..

SUMER SINGH,
Executive Engineer.
Upper Division,E. J. Canal.

उत्तर प्रदेश विधान सभा

नत्थी' ग'

(देखिये अतारांकित प्रश्न संख्या १ का उत्तर पीछे पृष्ठ १३० पर)

हमीरपुर जिले में सार्वजनिक निर्माण विभाग के अधीन पक्की सड़कों की तालिका।

क्रम-सं०	नाम सड़क	लम्बाई मील	फ०	फीट	
१	कानपुर-हमीरपुर-महोबा	५२	२	०	प्रान्तीय सड़कें।
२	हमीरपुर-बाईपास	९	०	०	
३	कबराई-बांदा	४	२	०	
४	हमीरपुर-कालपी	२	०	०	
५	महोबा-कैमहा	१२	३	०	
६	महोबा-पनवारी-रथ	४१	३	१५०	पहले फ़ेज में पुनः निर्माण के लिये।
७	रथ-मुसकारा	१६	०	०	
८	भौदहा-कपसा	०	४	०	
९	हरपालपुर-पनवारी	१४	५	०	पहले फ़ेज में नई सड़कें।
१०	कालपी-हमीरपुर	१५	०	०	
११	रथ-मुसकारा-हमीरपुर	२९	७	०	
१२	महोबा-चरखारी	१३	०	०	पंच-वर्षीय योजना में पुनःनिर्माण के लिये।

नत्थी 'घ'

(देखिये पीछे पृष्ठ १२० पर)

उत्तर प्रदेश सरकारी भू-गृहादि (किराये की वसूली और बेदखली) विधेयक की प्रवर समिति का प्रतिवेदन

प्रवर समिति की बैठक ६ सितम्बर, सन् १९५२ ई० को श्री हाफिज मुहम्मद इब्राहीम की अध्यक्षता में हुई ।

निम्नलिखित सदस्य उपस्थित थे —

श्री खूबसिंह,
„ लुत्फअली खां,
श्रीमती प्रकाशवती सूद,
श्री दीनदयाल शर्मा,
„ शिवमंगल सिंह कपूर,
„ महावीर प्रसाद शुक्ल,
„ पाती राम
„ गजेन्द्र सिंह ।

विधेयक पर खंडशः विचार किया गया। खंड एक और दो पर किसी संशोधन का सुझाव नहीं किया गया। खंड ३ (१) पर श्री महावीर प्रसाद शुक्ल के सुझाव पर समिति ने यह निश्चित किया कि शब्द "स्मर्थ अधिकारी" तथा "किसी ऐसे प्रदेशन" के बीच शब्द "लिखित कारणों के आधार पर" (reason to be recorded in writing) बढ़ा दिये जायं ।

खंड ४ में कोई संशोधन नहीं किया गया ।

खंड ५ (१) में श्री महावीर प्रसाद शुक्ल के सुझाव पर समिति ने यह निश्चित किया कि शब्द "पहले वाली धारा" के स्थान पर "धारा ४" रख दिया जाय। इसी खंड के उपखंड (२) में श्री महावीर प्रसाद शुक्ल ने यह भी सुझाव दिया कि "६ महीने" के स्थान पर "दो साल" कर दिया जाय, किन्तु समिति ने यह निश्चय किया कि "६ महीने" के स्थान पर "९ महीने" रखा जाय ।

श्री गजेन्द्र सिंह के प्रस्ताव पर खंड ६ में "१५ दिन" के स्थान पर "३० दिन" रखा गया। इसी प्रकार खंड ७ (१) के उपखंड (ख) में श्री पाती लाल के प्रस्ताव "१५ दिन" के स्थान पर "३० दिन" रखा गया ।

समिति का यह भी मत था कि खंड ८ को इस प्रकार संशोधित कर दिया जाय कि जज को यह स्वविवेक (Descretion) हो कि अगर वह किसी उचित कारण से उपयुक्त समझे तो वह अवधि के समाप्त हो जाने पर भी अपील ग्राह्य कर ले।

खंड ९, १०, तथा ११ पर समिति ने कोई संशोधन नहीं किया ।

खंड १२ में श्री महावीर प्रसाद शुक्ल के सुझाव पर समिति ने यह निश्चित किया कि क्षति (dameges) के बारे में भी किराये की तरह यह अधिकार दिया जाय कि अनाधिकृत व्यक्ति धनराशि जमा कर दे और उसके बाद अदालत में नालिश कर सके ।

खंड १३, १४, १५ तथा १६ में कोई संशोधन नहीं किया गया।

यह विधेयक सरकारी असाधारण गजट दिनांक, २९ अगस्त, १९५२ में प्रकाशित हुआ था।

समिति का यह विचार है कि संशोधित विधेयक को गजट में पुनः प्रकाशित करने की आवश्यकता नहीं है :

हाफिज मुहम्मद इब्राहीम,
खूब सिंह,
लुत्फ अली खां,
प्रकाशवती सूद,
*दीनदयाल शर्मा,
शिवमंगल सिंह कपूर,
महावीर प्रसाद शुक्ल,
पाती सिंह,
*गजेन्द्र सिंह ।

उत्तर-प्रदेश सरकारी भू-गृहादि (किराये की वसूली और बेदखली) विधेयक, १९५२

नोटः—प्रवर समिति द्वारा निकाला गया विशय कोष्ठ"[ ]" में है तथा बढ़ाया गया विषय रेखांकित है।

सरकारी भू-गृहादि में रहने वाले व्यक्तियों से किराये की वसूली और उक्त भू-गृहादि में बिना अधिकार रहते हुये व्यक्तियों की उनमें से बेदखली (eviction) की व्यवस्था के लिये

विधेयक

सरकारी भू-गृहादि (premises) में रहने वाले व्यक्तियों से किराये की वसूली और उक्त भू-गृहादि में बिना अधिकार रहते हुये व्यक्तियों की उनमें से बेदखली (eviction) की व्यवस्था करना आवश्यक है ;

इसलिये निम्नलिखित अधिनियम बनाया जाता है :

संक्षिप्त नाम प्रसार और प्रारम्भ। १—(१) इस अधिनियम का नाम उत्तर प्रदेश सरकारी भू-गृहादि (किराये की वसूली और बेदखली) अधिनियम, १९५२ होगा ।

(२) इसका प्रसार समस्त उत्तर प्रदेश में होगा।

(३) यह तुरन्त प्रचलित हो जायगा ।

परिभाषा। २—इस अधिनियम में विषय या प्रसंग के विपरीत न होने पर:

(क) "प्रदेशन" (allotment) का तात्पर्य किसी व्यक्ति को राज्य सरकार द्वारा या उसकी ओर से किसी सरकारी भू-गृहादि के उपयोग (use) और अधिवास (occupation) के अधिकार के [अनुदान] दिये जाने से है, किन्तु इसके अन्तर्गत पट्टे द्वारा [दिया गया अनुदान] अधिकार का दिया जाना नहीं है ;

[नोटः—विधेयक में आवश्यकतानुसार भाषा सम्बन्धी अशुद्धियों को दूर करके शुद्ध रूप दे दिया गया है।]

*इन सदस्यों ने असहमति टिप्पणी पर हस्ताक्षर किये हैं।

मैं धारा ४ (१) की लाइन ३ में "३० दिन" के बजाय "३ महीने" चाहता हूं।

दीनदयाल शर्मा

श्री गजेन्द्र सिंह का असहमति-पत्र प्राप्त नहीं हुआ।

(ख) "समर्थ अधिकारी" (competent authority) का तात्पर्य ऐसे व्यक्ति से है जिसे राज्य सरकार ने सरकारी गजट में विज्ञप्ति द्वारा, विज्ञप्ति में विनिर्दिष्ट क्षेत्र में इस अधिनियम के अधीन समर्थ अधिकारी के कार्यों का सम्पादन करने के लिये अधिकृत कर दिया हो;

(ग) "सरकारी भू-गृहादि" (Government premises) का तात्पर्य ऐसे भू-गृहादि से है जो राज्य सरकार का हो या जिसे राज्य सरकार ने पट्टे पर लिया हो अथवा अधिगृहीत (requisition) किया हो ;

(घ) "भू-गृहादि (premises) का" तात्पर्य किसी इमारत या इमारत के भाग से है और उसके अन्तर्गत निम्नलिखित है :

(१) ऐसे उद्यान, भूमि या बाह्य गृह (out houses) जिनका अधिसंबंध (appertaining) उक्त इमारत या इमारत के भाग से हो,

(२) ऐसे उपस्कर (furniture) जिसको भूस्वामी (land lord) ने उक्त इमारत या इमारत के भाग में उपयोग के लिये दिया हो, और

(३) ऐसा सामान (fitting) जो उक्त इमारत या उसकेभाग में इस प्रयोजन से स्थिर रूप से लगा दिया गया हो कि उक्त इमारत या उसके भाग का अधिक सुखप्रद उपभोग (more beneficial enjoyment) हो सके ;.

(ङ) "नियत" (prescribed) का तात्पर्य इस अधिनियम के अधीन बनाये गये नियमों द्वारा नियत से है;

(च) "किराया" का वही अर्थ होगा जो उसका ट्रांस्फर आफ प्रापर्टी ऐक्ट, १८८२ में किया गया है और उसके अन्तर्गत ऐसी धनराशि भी होगी जो भू-गृहादि के उपभोग और अधिवास के लिये उस व्यक्ति द्वारा देय हो कि जिसके लिये प्रदेश न किया गया है,

(छ) "राज्य सरकार" का तात्पर्य उत्तर प्रदेश की सरकार से है, और

(ज) ऐसे शब्द और पदों का अर्थ, जिनका इस अधिनियम में उपयोग किया गया है, किन्तु जिनकी परिभाषा नहीं की गयी है, वही होगा जो उनका ट्रांसफर आफ प्रापर्टी ऐक्ट, १८८२ में किया गया है।

प्रदेशन का निरसन।

३—(१) समय विशेष पर प्रचलित किसी अन्य विधि में किसी बात के रहते हुये भी, समर्थ अधिकारी किसी ऐसें प्रदेशन को कारण लिखकर निरस्त (cancel) कर सकता है जिसके अधीन कोई सरकारी भू-गृहादि किसी व्यक्ति के अधिकार या अधिवास में हो।

(२) यदि उपधारा (१) के अधीन की गयी किसी कार्यवाही से किसी व्यक्ति को किसी सरकारी भू-गृहादि में रहने का अधिकार समाप्त हो गया हो तो उसके विषय में इस अधिनियम के प्रयोजन के लिये यह समझा जायगा कि उक्त सरकारी भू-गृहादि में उसका अधिवास [अनाधिकृत] अनधिकृत (unauthorized) है।

न दिये गये किराये की मांग की सूचना।

४—(१) यदि सरकारी भू-गृहादि में अधिवास के लिये किसी व्यक्ति द्वारा देय किराया बाकी रह जाय तो समर्थ अधिकारी उस दिनांक से, जिस पर किराया देय हुआ हो, तीस दिन के बाद, किसी समय उक्त व्यक्ति पर मांग का

नोटिस तामील करेगा या करायेगा जिसमें उक्त व्यक्ति का नाम, उसके द्वारा देय धनराशि तथा सरकारी भू-गृहादि जिसके संबंध में किराया देय हो, उल्लिखित होंगे।

(२) मांग के नोटिस पर समर्थ अधिकारी के हस्ताक्षर होंगे।

(३) मांग के प्रत्येक ऐसे नोटिस के लिये जिसे समर्थ अधिकारी उपधारा (१) के अधीन किसी व्यक्ति पर तामील करे या करावे उक्त व्यक्ति द्वारा, ऐसा शुल्क जो एक रुपये से अधिक न होगा और जिसकी मात्रा समर्थ अधिकारी प्रत्येक प्रकरण में निश्चित करेगा, देय होगा और यह शुल्क वसूली के व्यय का भाग होगा।

किराया देने के दायित्व के विरोध में वाद।

५—(१) यदि [इससे ठीक पहले वाली] धारा ४ के अधीन किसी व्यक्ति पर मांग के नोटिस की तामील हो गयी हो, और उक्त व्यक्ति उक्त धनरशि या उसके किसी भाग के देने का दायित्व अस्वीकृत करे तो लिखित विरोध (protest) के [अधीन] साथ ऐसी धनराशि देकर इस प्रकार दी हुई धनराशि या उसके भाग की वसूली के लिये वाद (suit) प्रस्तुत कर सकता है।

(२) उपधारा (१) में उल्लिखित वाद, धनराशि के देने के दिनांक से (छः) नौ महीने के भीतर अधिकार प्राप्त न्यायालय में प्रस्तुत किया जा सकता है किन्तु उक्त वाद के परिणाम के अधीन मांग का नोटिस उक्त नोटिस में लिखित किराये के बकाये का निश्चायक प्रमाण होगा।

किराये की वसूली

६—यदि तामील के दिनांक से [पंद्रह] तीस दिन के भीतर या ऐसे बढ़ायी गयी अवधि के भीतर जिसको समर्थ अधिकारी स्वीकृत करे, किराये की बकाया, जिसके संबंध में मांग का नोटिस तामील किया गया हो, समर्थ अधिकारी को न दी जाय, तो उक्त बकाया वसूली के समस्त व्यय के साथ इस प्रकार वसूल की जा सकेगी जिस प्रकार राजस्व की बकाया (arrears of revenue) वसूल की जाती है और उक्त धनराशि को देने के लिये उत्तरादायी व्यक्ति के संबंध में धारा ७ के प्रयोजनों के लिये यह समझा जायगा कि वह तत्संबंधी सरकारी भू-गृहादि में बिना अधिकार रहता है।

किरायेदारों के अनुबंधों के उल्लेख अथवा बिना अधिकार रहने के कारण सरकारी भू-गृहादि से बेदखली का अधिकार।

७—(१) यदि समर्थ अधिकारी को यह संतोष हो :

(क) कि किसी सरकारी भू-गृहादि में रहने के लिये ऐसे व्यक्ति के रूप में, जिसको प्रदेशन किया गया हो या पट्टा दिया गया हो, अधिकृत व्यक्ति ने इस अधिनियम के प्रारंभ से पहले या बाद :

१—राज्य सरकार अथवा राज्य सरकार द्वारा इस संबंध में नियुक्त अधिकारी की आज्ञा बिना, समस्त उक्त भू-गृहादि या उसके किसी भाग को फिर से किराये पर दे दिया है, या

२—किसी ऐसे व्यक्त या अव्यक्त (express or implied) अनुबंध के, जिसके अधीन उसे उक्त भू-गृहादि में रहने का अधिकार है, कोई विपरीत कार्य किया है, अथवा

(ख) कि कोई व्यक्ति किसी सरकारी भू-गृहादि में बिना अधिकार रहता। है, तो समर्थ अधिकारी नियत रीति से नोटिस तामील

करके उक्त व्यक्ति को और ऐसे व्यक्ति को भी जो उक्त भू-गृहादि में या उसके किसी भाग में अधिवास करता हो, यह आदेश दे सकता है कि उक्त सूचना की तामील के दिनांक से (पंद्रह) तीस दिन के भीतर उसे खाली कर दे :

(२) यदि कोई व्यक्ति उपधारा (१) के अधीन दिये गये किसी आदेश का अनुपालन न करे या करना अस्वीकृत करे तो समर्थ अधिकारी उस स्थिति को छोड़ कर जिसकी व्यवस्था धारा १० में की गयी है और उक्त व्यक्ति द्वारा की गयी आपत्तियों पर, यदि कोई की गयी हो, विचार करने के बाद, उक्त भू-गृहादि से, निश्चित किये जाने वाले समय के भीतर, उसके बेदखल किये जाने (eviction) की आज्ञा दे सकता है। उस व्यक्ति को, जिसकी बेदखली करनी है, उक्त आज्ञा का नोटिस दिया जायगा।

(३) यदि निश्चित समय के भीतर उपधारा ३ के अधीन दी गयी आज्ञा का अनुपालन नहीं किया जाये तो समर्थ अधिकारी उक्त व्यक्ति या किसी अन्य व्यक्ति को भी जो उक्त गृहादि में रहता हो, बेदखल (evict) कर सकता है।

अपील।

८—कोई व्यक्ति धारा ७ की उपधारा २ के अधीन दी गयी आज्ञा से असंतुष्ट हो, उस संबंध में सूचना की प्राप्ति से पंद्रह दिन के भीतर डिस्ट्रिक्ट जज के पास लिखित अपील कर सकता है। डिस्ट्रिक्ट जज समर्थ अधिकारी से आख्या (report) मांगने के बाद एवं आवश्यकता के अनुसार और अधिक जांच करने के बाद ऐसी आज्ञा दे सकता है जिसे वह उपयुक्त समझे। इस संबंध में डिस्ट्रिक्ट जज की आज्ञा अंतिम होगी।

आज्ञा का अनुरोध।

९—यदि धारा ८ के अधीन अपील प्रस्तुत कर दी गयी हो तो डिस्ट्रिक्ट जज धारा ७ के अधीन दी गयी बेदखली की आज्ञा का कार्यान्वित करना, ऐसे समय के लिये और ऐसे प्रतिबन्धों के साथ जिन्हें वह उपयुक्त समझे, रोक सकता है।

गृहादि के प्रकार के संबंध में आपत्ति।

१०—(१) यदि इस आधार पर आपत्ति की गयी हो कि तत्संबंधी भू-गृहादि सरकारी भू-गृहादि नहीं है तो समर्थ अधिकारी डिस्ट्रिक्ट जज के पास अभिदेश (reference) भेज देगा। उक्त अभिदेश में सभी तथ्य (facts) लिखे जायेंगे और उक्त तथ्यों के अन्तर्गत ऐसे भी तथ्य होंगे जिससे यह प्रकट हो सके कि तत्संबंधी भू-गृहादि सरकारी भू-गृहादि हैं।

(२) अभिदेश की प्राप्ति पर डिस्ट्रिक्ट जज आपत्ति की जांच आरम्भ करेगा और आपत्ति करने वालों को यह आदेश देगा कि वह इस बात का प्रमाण दें कि तत्संबंधी भू-गृहादि सरकारी भू-गृहादि नहीं हैं।

किन्तु प्रतिबन्ध यह है कि यदि डिस्ट्रिक्ट जज के विचार में उक्त आपत्ति सारहीन या प्रत्यक्षतः निराधार है तो उक्त प्रकार की कोई जांच नहीं की जायगी।

(३) यदि उक्त जांच के बाद डिस्ट्रिक्ट जज को यह संतोष हो जाय कि वह गृहादि आपत्ति करने वाले के रहने के प्रारंभ के दिनांक पर सरकारी भू-गृहादि था तो वह आपत्ति को खारिज (dismiss) कर देगा और यदि उन्हें उक्त प्रकार से संतोष न हो तो वह आपत्ति को स्वीकृत करेगा और धारा ७ की उपधारा २ के अधीन दी गयी समर्थ अधिकारी की आज्ञा को निरस्त (set aside) कर देगा।

(४) उपधारा ५ के अधीन यदि कोई वाद प्रस्तुत किया गया हो तो उसके परिणाम को बाधित न करते हुये उपधारा ३ के अधीन डिस्ट्रिक्ट जज की आज्ञा अंतिम और निश्चायक होगी और इसके विरुद्ध कोई अपील नहीं की जा सकेगी।

(५) वह पक्ष जिसके विरुद्ध उपधारा ३ के अधीन कोई आज्ञा दी गयी हो उक्त आज्ञा के दिनांक से छः महीने के भीतर अधिकार प्राप्त न्यायालय में उक्त भू-गृहादि पर अपने अभ्यर्थित अधिकार को स्थापित करने के लिये वाद प्रस्तुत कर सकता है।

धारा ७ के अधीन दी गयी आज्ञाओं के अनुपालन के लिये अधिकार।

११—(१) समर्थ अधिकारी धारा ७ के अधीन अपने द्वारा दी गई आज्ञाओं के अनुपालन के लिये ऐसे कार्य (steps) कर या करा सकता है और ऐसा बल प्रयोग करा सकता है जो उक्त अधिकारी (authority) पदाधिकारी या व्यक्ति के मत में उपयुक्त और आवश्यक हों।

(२) संदेह दूर करने के विचार से एतद्द्वारा यह घोषित किया जाता है कि उपधारा (१) के अधीन किये जाने वाले उपक्रम के अधिकार के अन्तर्गत किसी भूमि या भू-गृहादि पर प्रदेश का अधिकार भी है।

क्षति पूर्ति का अधिकार।

१२—(१) यदि कोई व्यक्ति किसी सरकारी भू-गृहादि में बिना अधिकार अधिवास करता है तो समर्थ अधिकारी उक्त भू-गृहादि में अधिवास या उसके उपयोग के कारण ऐसा प्रतिकर (damages) नियत रीति से अवधारित कर सकता है जो उसके विचार में उचित और युक्त हों और डाक से या किसी अन्य प्रकार सूचना तामील करा कर उक्त व्यक्ति को यह आज्ञा दे सकता है कि वह ऐसे समय के भीतर जो सूचना में विनिर्दिष्ट हो, प्रतिकर दे देवे।

(२) यदि कोई व्यक्ति उक्त प्रतिकर सूचना में विनिर्दिष्ट समय के भीतर देना अस्वीकृत करता है या नहीं देता है, तो प्रतिकर राजस्व के बकाया के रूप में वसूल किया जा सकता है।

(३) उपधारा (१) या (२) में किसी बात का यह अर्थ नहीं लगाया जायगा कि वह ऐसे व्यक्ति को, जिसको प्रतिकर देने की आज्ञा दी गयी हो, अपने दायित्व के प्रतिवाद में (to contest his liability) अधिकार प्राप्त न्यायालय में वाद (suit) प्रस्तुत करने से रोक सके, किन्तु प्रतिबन्ध यह है कि यदि उपधारा (२) के अधीन धनराशि वसूल नहीं की जा चुकी है, तो ऐसा वाद प्रस्तुत करने से पहले उक्त व्यक्ति उपधारा (१) के अधीन नोटिस में उल्लिखित धनराशि जमा कर देगा।

१२—(क) इंडियन लिमिटेशन ऐक्ट, १६०८ की धारा ५ और १२ के उपबन्ध इस अधिनियम के अधीन अपीलों और आवेदन पत्रों (एप्लीकेशंस) पर लागू होंगे और धारा १२ के प्रयोजनों के लिये धारा ७ की उपधारा (२) के अधीन बेदखली की आज्ञा डिग्री मानी जायगी।

आज्ञाओं का अपवाद।

१३—उस स्थिति को छोड़ कर जिसकी व्यवस्था इस अधिनियम या किसी अन्य विधि में की गई हो इस अधिनियम द्वारा या इसके अधीन प्राप्त अधिकारों के प्रयोग में दी गयी आज्ञा के विरुद्ध न्यायालय में कोई आक्षेप नहीं किया जा सकेगा।

इस अधिनियम के अधीन किये गये कार्य का बचाव।

१४—(१) इस अधिनियम या उसके अधीन दी गयी किसी आज्ञा के अनुसार सद्भावना से किये गये किसी कार्य के या किसी ऐसे कार्य के लिये जिसे उक्त प्रकार से करने के उद्देश्य हों, किसी व्यक्ति के विरुद्ध कोई वाद, अभियोजन या अन्य विधिक कार्यवाही (suit, prosecution or other legal proceedings) नहीं की जा सकतीं ।

(२) उस परिस्थिति को छोड़ कर जिसकी व्यवस्था अधिनियम में स्पष्ट रूप से की गई हो, इस अधिनियम के या उसके अधीन दी गई आज्ञा के अनुसार किसी ऐसे कार्य के कारण जो सद्भावना से किया गया हो, या जिसे उक्त प्रकार से करने का उद्देश्य हो, पहुंची हुई क्षति के लिये राज्य सरकार या समर्थ अधिकारी के विरुद्ध कोई वाद या अन्य विधिक कार्यवाही नहीं की जा सकती ।

अन्य विधियों का प्रयोग।

१५—किसी अन्य विधि में या किसी विधि के आधार पर सप्रभाव किसी कारण (instrument) में किसी विपरीत बात के रहते हुये भी, इस अधिनियम के निदेश प्रभावशाली होंगे।

नियम बनाने का अधिकार।

१६—(१) राज्य सरकार सरकारी गजट में विज्ञप्ति द्वारा, इस अधिनियम के प्रयोजन को कार्यान्वित करने के लिये, नियम बना सकती है।

(२) विशेषतया और उक्त अधिकारी की व्यापकता को बाधित न करते हुये उक्त नियमों में निम्नलिखित सभी विषयों के या उनमें से किसी के संबंध में व्यवस्था की जा सकती है—

(क) सूचना का आकार (form) और उसे तामील करने की रीति (manner);

(ख) सरकारी भू-गृहादि पर दखल (possession) लेने में अनुसरण की जाने वाली प्रक्रिया (procedure);

(ग) धारा ७ की उपधारा (२) के अधीन कार्यवाही में अनुसरण की जाने वाली प्रक्रिया ;

(घ) अनाधिकार अधिवास के कारण देय प्रतिकर निर्धारित करने की रीति ;

(ङ) वह रीति जिसके अनुसार अपील प्रस्तुत की जाय और अपील में अनुसरण की जाने वाली प्रक्रिया ; और

(च) कोई अन्य विषय जो नियत किया जाना हो या नियत किया जाय।

उद्देश्य और कारण

वर्तमान प्रक्रिया के अनुसार न्यायालयों में वाद प्रस्तुत करने पर अधिक समय लग जाता है। इस विधेयक को प्रस्तुत करने का एक यह उद्देश्य है कि संक्षिप्त कार्यवाही से ऐसे व्यक्तियों से जो ऐसी इमारतों में रहते हों, जो राज्य सरकार की हों या जिन्हें राज्य सरकार ने किराये पर लिया हो या अधिगृहीत (requisition) किया हो किराये की बकाया राजस्व के बकाया के रूप में वसूल किया जा सके। इस विधेयक का दूसरा उद्देश्य यह है कि उक्त प्रकार के निवास स्थान से ऐसे व्यक्तियों को जो अनधिकार रहते हों, या जो कि किराया देना स्वीकार करते हों या उसे न देते हों, निकाल दिया जाय।

हाफ़िज़ मुहम्मद इब्राहीम,
वित्त मंत्री।

पी० एस० यू० पी० ए० पी० ८५ एल० ए०—१९५३—८५० ।